Der Kraftfahrzeughalter und die beim Betrieb beschäftigten Personen

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Joachim Schacht

Gerichtsreferendar aus Danzig.

Marburg 1934

Buchdruckerei Heinrich Pöppinghaus o. H.-G., Bochum-Langendreer.

Als Dissertation von der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät angenommen am 23. Mai 1933.

Berichterstatter: Geheimer Justizrat Professor Dr. F. Leonhard.

R. UNIV
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Schrifttum.

Lehrbücher und Kommentare.

Cosack: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, I. Band, 2. Auflage, Jena 1899.
Eger: Kommentar zum Automobilgesetz, Stuttgart 1911.
— Das Reichshaftpflichtgesetz, 7. Auflage, Hannover 1912.
Enneccerus: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, Recht der Schuldverhältnisse, Marburg 1930.
Gordan: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, München 1909.
Hallbauer: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 2. Auflage, Leipzig 1910.
Heucke: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 2. Auflage, Berlin 1926.
Höpfel: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Nürnberg 1911.
Isaac: Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1912.
Isaac-Sieburg: Kommentar zum Automobilgesetz, 2. Auflage, Berlin 1931.
Kirchner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Auflage, Berlin 1915.
Krause: Kommentar zum Automobilgesetz, Hannover 1909.
Lechner: Die Kraftfahrzeuggesetzgebung, München 1927.
Leonhard: Besonderes Schuldrecht des BGB., II. Band, München und Leipzig 1931.
— Bürgerliches Recht, 2. Auflage, Berlin 1926.
Müller: Automobilgesetz, 7. Auflage, Berlin 1931.
Neukirch-Rosenmeyer: Kommentar zum Autogesetz, Halle 1910.
Oberländer-Innerlohner: Kraftverkehrsrecht, München 1930.
v. Schimpff: Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, Berlin und Leipzig 1912.
Schmid-Wagner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart 1909.
Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch II, 3, 9. Auflage, Berlin 1929.
Warneyer: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Tübingen 1923.
Windscheid-Kipp: Lehrbuch des Pandektenrechts, II. Band, Frankfurt a. M. 1906.
Das Bürgerliche Gesetzbuch: Kommentar der Reichsgerichtsräte, Berlin und Leipzig 1929.

Aufsätze, Dissertationen und Zeitschriften.

Alexander: Lücken des Haftpflichtrechts in RdK. 1928 S. 308.
Arndt: Brennende Tagesfragen unseres Verkehrs in RdK. 1926 S. 127.
— Kommt die Autozwangsversicherung? in RdK. 1928 S. 257.
— Probleme des Kraftfahrzeugrechts in RdK. 1930 S. 154.
Bezold: Anmerkungen zu JW. 1929 S. 914 Nr. 7, S. 2055 Nr. 7.

Dubelmann: Die obligatorische Haftpflichtversicherung im Kraftdroschkenwesen in RdK. 1927 S. 229.
Dungs: Zur Haftung des Kraftfahrzeughalters in Recht 1910 S. 102.
Fischer: Wir bedürfen einer Zwangshaftpflichtversicherung für Autohalter in RdK. 1930 S. 277.
Flad: Zur Haftpflicht nach dem KFG. vom 3. Mai 1909 in LZ. 1916 Nr. 18.
Hey: Das Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr DAW. 1928 S. 215.
Isaac: Die Automobilhaftpflicht in DAW. 1928. S. 228.
— Obligatorische Automobilversicherung in RdK. 1927 S. 153.
— Bedürfen wir einer Zwangshaftpflichtversicherung für Autohalter und Führer? in RdK. 1930 S. 483.
Jonas: Bedürfen wir einer Zwangshaftpflichtversicherung für Autohalter und Führer? in RdK. 1930 S. 489.
v. Königslöw: Zur Auslegung des § 833 BGB. in JW. 1902 S. 240.
Lebrecht: Anregungen zur Änderung des deutschen Kraftfahrzeuggesetzes in RdK. 1927 S. 107.
Oberländer: Zum Begriff des Halters im strafrechtlichen Sinne in DAR. 1929 S. 326.
Pfalzgraf: Die Halter von Tieren, Kraft- und Luftfahrzeugen, Dissertation Marburg 1925.
Schnauß: Der Begriff des Fahrzeughalters, Dissertation Leipzig 1928.
Sieburg: Wer ist beim Mietvertrag Halter des Kraftwagens? in JW. 1932 S. 773.
Stiefel: Der Halterbegriff im Lichte der neueren höchstrichterlichen Rechtsprechung in LZ. 1931 S. 1363.
Deutsches Autorecht: Verlag Münchener Druck- und Verlagshaus G. m. b. H. München.
Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart: herausgegeben von Dr. Allmers, Kaufmann, Fritz, Kleinrath, Berlin 1928.
Deutsche Juristenzeitung: Verlag Otto Liebmann, Berlin.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Höchstrichterliche Rechtsprechung: Verlag de Gruyter und Co. Berlin W. 10.
Juristische Wochenschrift: Verlag W. Moeser, Leipzig.
Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht: Verlag J. Schweitzer, München, Berlin, Leipzig.
Das Recht: Verlag K. Heymann, Berlin W. 8.
Das Recht des Kraftfahrers: Verlag W. Girardet, Essen.
Verkehrsrechtliche Rundschau, Verlag Dr. Röder, Berlin.

Gedankenfolge:

I. Der Kraftfahrzeughalter 1

A. Geschichtlicher Überblick: 1
1. Die Gesetzesmaterialien: 2
a. Der Entwurf von 1906; 2
b. der Isaacsche Gegenentwurf; 2
c. der Entwurf von 1908. 3
2. Zusammenstellung der Definitionen. . . . 4
3. Die herrschende Begriffsbestimmung: . . . 4
a. Erläuterung ihrer Merkmale; 5
b. Kritik. 6

B. Die Auslegung des Begriffes.
1. Ungeeignet sind:
a. die Gesetzesmaterialien; 8
b. der Unternehmerbegriff des RHG.; . . . 8
c. der Tierhalterbegriff des § 833 BGB. . . . 8
2. Der Wortsinn weist auf ein tatsächliches, nicht rechtliches Verhältnis. 9
3. Der Gesetzeszweck verweist auf den Inhaber der tatsächlichen Verfügungsgewalt. 10
4. Ebenso die entsprechende Regelung in den §§ 823 ff. BGB. 12
5. Zu demselben Ergebnis führt die Sorgfaltspflicht des Halters (§ 7 Absatz II KFG.). 13
6. So auch der dem § 7 Absatz III KFG. zugrunde liegende Sinn. 14

C. Der „Gebrauch für eigene Rechnung" ist kein Begriffsmerkmal. Unzutreffend sind seine Begründungen:
1. aus der Sorgfaltspflicht in Verbindung mit dem Grundgedanken des Gesetzes; 15
2. aus der Sorgfaltspflicht in Verbindung mit Zumutbarkeit und Billigkeit; 16
3. aus dem Absatz III des § 7 KFG.; 16
4. aus dem Gedanken, die Haftpflicht müsse als Passivum des Betriebes den Kostenträger treffen; . 16
5. aus der Billigkeit und der Erwägung, der Kosten-

träger biete dem Verletzten eine Garantie für einen zahlungsfähigen Schuldner; 17
6. aus der Erwägung, als Halter müsse der Haftpflichtversicherungsnehmer erfaßt werden. . . . 18

D. Die Behandlung von „Verfügungsgewalt" und „eigener Rechnung" in Schrifttum und Rechtsprechung.
1. Die „Verfügungsmacht" wird stark betont; . . 19
2. gegenteilige Behandlung der „eigenen Rechnung". 20

E. Halter ist der Inhaber der tatsächlichen Verfügungsgewalt. 22
1. Dabei ist unerheblich die „Dauer"; . . . 22
2. nicht ausreichend ist die Lehre vom Besitz. . . 22
3. Besprechung der Anwendbarkeit in einzelnen Fällen. 23

F. Vorschläge zur Erleichterung der Halterfrage: . . 24
1. Ersetzung durch einen festen Rechtsbegriff: „Eigentümer" oder „in Obhut haben". 24
2. De lege ferenda den haftbar zu machen, für den das Fahrzeug zugelassen ist. 25
3. Durch die Einführung eines Haftpflichtversicherungszwanges wird die Frage nach dem Halter umgangen. 25

II. Die beim Betrieb beschäftigten Personen. . . . 32

A. Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges. 32
1. Entstehungsgeschichte:
a. Entwürfe und Motive. 32
b. Der Betriebsbegriff des RHG. 33
2. Ungeeignet zur Auslegung sind:
a. der Betriebsbegriff des RHG.; 33
b. der Gefährdungsgedanke. 35
3. Der Wortsinn führt zum technischen Betriebsbegriff. 35
4. Der Beginn des Betriebes.
a. Voraussetzung ist ein „fertiges" Kraftfahrzeug. 36
b. Gleichgültig ist, ob das Fahrzeug auf öffentlichen oder privaten Wegen benutzt wird. . . 36
c. Er beginnt mit Anwerfen des Motors; . . 37
d. mit nicht auf Motorkraft beruhender Bewegung nur dann, wenn die zum Beginn der Bewegung erforderliche Motorkraft durch die Ausnutzung von Neigung der Fahrbahn und Schwerkraft des Fahrzeugs ersetzt wird. 38
e. Alles andere sind Vorbereitungshandlungen. . 42
5. Der Betrieb endet:

a. nicht mit dem Ende der Bewegung allein; . . 42
b. nicht bei Beendigung der Motortätigkeit; . . 42
c. bei Beendigung der Einwirkung der treibenden Kräfte auf Motor und Fahrzeug. . . . 43
6. Die Fassung des Betriebsbegriffs. 47

B. Beim Betrieb beschäftigt ist: 47
1. nicht, wer Vorbereitungshandlungen vornimmt; . 47
2. wer Betriebshandlungen vornimmt;
a. die Handlung muß auf den Betrieb selbst einwirken, ... 47
b. es genügt eine mittelbare Beeinflussung; . . 48
3. wer zu dieser Beschäftigung bestellt ist; . . . 49
4. nicht, wessen Eingreifen der Halter nur duldet. . 50
5. Die Fassung des Begriffs: „Die beim Betriebe beschäftigten Personen“. 51

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554414_0076

I. Der Kraftfahrzeughalter.

Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 enthält in seinem zweiten Abschnitt eine Sonderregelung der Haftpflicht für den durch Kraftfahrzeuge entstandenen Schaden. Schon bald nach Inkrafttreten des BGB. wurde infolge des immer mehr zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs die Forderung laut, die Kraftfahrzeugunfälle einer besonderen Regelung zu unterwerfen. Die §§ 823 ff. BGB. gewährten dem Straßenpublikum keinen ausreichenden Schutz gegenüber der stets zunehmenden Gefährdung durch den Automobilverkehr. Diesem Erfordernis kam das Kraftfahrzeuggesetz nach. Es bestimmt in seinem § 7:

> Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen.
>
> Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.
>
> Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatze des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist.

Das Gesetz bindet die Haftpflicht für den durch den Kraftfahrzeugbetrieb entstandenen Schaden an die Person des Halters. Es gibt jedoch keine Auskunft darüber, wer als Halter eines Kraftfahrzeuges anzusehen ist. Auch die Gesetzesentwürfe und die dazu ergangenen Begründungen enthalten keine ausreichenden Erklärungen, die zu einer eindeutigen Bestimmung des Begriffs führen können. Die Auslegung ist der Wissenschaft und Rechtsprechung überlassen worden.

I A Es soll im folgenden zunächst eine Übersicht über die Entstehungsgeschichte des Gesetzes gegeben werden, soweit sie

sich auf den Halterbegriff bezieht. Daran anschließend soll eine Wiedergabe der zu diesem Begriff in Rechtsprechung und Schrifttum erfolgten Auslegungen folgen.

I A 1 a Der Entwurf von 1906 brachte den dem heutigen § 7 entsprechenden § 1 in folgender Fassung:

> Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen.

Die Motive führen dazu aus: „Unternehmer ist derjenige, für dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb stattfindet. Dabei begründet es keinen Unterschied, ob der Betrieb wirtschaftlichen Zwecken dient oder nicht, ob er für längere Dauer berechnet oder nur vorübergehend ist. Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 ist hiernach auch derjenige, welchem ein Kraftfahrzeug leih- oder mietweise zum Gebrauch überlassen wird oder welcher ein fremdes Fahrzeug eigenmächtig für sich benutzt, während, wenn jemand die Beförderung anderer Personen übernimmt, wie z. B. der Besitzer einer Automobildroschke, dieser der Betriebsunternehmer ist. Der Eigentümer eines Kraftfahrzeugs als solcher haftet nicht, da eine derartige Regelung, namentlich in Fällen unbefugter Benutzung eines Kraftfahrzeugs, zu Unbilligkeiten führen würde; ebensowenig wäre es gerechtfertigt, im Anschluß an die Haftung für Tierschaden den Halter eines Kraftfahrzeugs als solchen haften zu lassen; denn, während die von Tieren ausgehenden Gefahren mit Rücksicht darauf, daß Tiere sich frei bewegen, und bis zu einem gewissen Grade zu willkürlichem Tun befähigt sind, schon durch das Halten des Tieres begründet werden, kann eine Gefährdung des Publikums durch Kraftfahrzeuge erst dann eintreten, wenn das Fahrzeug zur Verwendung gelangt und in Gebrauch gesetzt wird".

I A 1 b Der I s a a c sche Gegenentwurf schlug folgende Fassung vor:

> Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird (der Halter des Fahrzeugs) verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, ...

Es heißt dazu in der Begründung: „Da die Haftpflicht ein Passivum des Betriebes sein soll, so muß sie denjenigen treffen, für dessen Rechnung der Betrieb stattfinden soll. Der hierfür im Regierungsentwurf gewählte Ausdruck „Betriebsunternehmer" ist sprachlich verfehlt, denn vom Betriebsunternehmer spricht man nur bei demjenigen, der einen Inbegriff wirtschaftlicher Tätigkeiten ausübt, also z. B. ein Automobilomnibusunternehmen betreibt, nicht aber von einem Privatbesitzer. Der Ausdruck wird auch im

Schweizer Entwurf und im Österreichischen Entwurf vermieden. Letzterer spricht vom Eigentümer, was den Nachteil hat, daß er dann kasuistisch diejenigen zahlreichen Fälle aufzählen muß, in denen der Eigentümer nicht haftet, weil das Automobil nicht auf seine Rechnung fährt. Besser ist es daher, im Anschluß an § 833 BGB. (Tierhalter) und mit dem Schweizer Entwurf von dem Halter des Kraftfahrzeugs zu sprechen, zumal die Judikatur zu § 833 diesen Begriff bisher durchaus richtig angewendet hat. Der Deutlichkeit wegen ist im Gegenentwurf das Wort Halter erläutert worden als derjenige, für dessen Rechnung das Automobil betrieben wird."

I A 1 c Der zweite Entwurf hielt sich an den I s a a c schen Gegenentwurf: er ließ jedoch die gesetzliche Erklärung des Halterbegriffs fallen und brachte damit die Vorschrift im wesentlichen in der Form, wie sie uns heute im § 7 des Gesetzes vorliegt. Die Motive zu dem Entwurf sagen dazu: „In Abweichung von der Fassung des früheren Entwurfs wird die Haftung nicht dem Betriebsunternehmer, sondern dem Halter des Kraftfahrzeuges auferlegt. Gegen den ersteren Ausdruck ist nicht ohne Grund das Bedenken geltend gemacht worden, daß sich damit leicht der Begriff des gewerblichen Unternehmers verbinde, der hier nicht in Frage komme. Dem Sprachgebrauch ist es in der Tat fremd, den Besitzer eines Luxus-automobils als Betriebsunternehmer zu bezeichnen. Dagegen entspricht es der auch im Verkehr üblichen Ausdrucksweise, von demjenigen zu reden, der ein Kraftfahrzeug „hält". Der Ausdruck ist außerdem durch den § 833 BGB., der die Haftung des Tierhalters regelt, bereits in die Rechtssprache eingeführt, und die Auslegung, welche die Bezeichnung dort in der Rechtsprechung gefunden hat, wird auch für den Begriff des Fahrzeughalters verwertet werden können. Als solcher ist danach anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne daß es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeugs ist oder als Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet. Nicht als Halter des Fahrzeugs hat dagegen derjenige zu gelten, dem lediglich die Benutzung des Fahrzeugs, sei es entgeltlich, sei es unentgeltlich, überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeugs verursacht werden. Durch eine solche Überlassung des Gebrauchs wird die Rechtsstellung des Fahrzeughalters nicht berührt; er haftet daher auch für die Schäden, die bei der Verwendung des Fahrzeugs durch den anderen verursacht werden. Dies ist nicht unbillig, denn die Verwendung ist hier auf den Willen des Fahrzeughalters

zurückzuführen, und wenn man diesen von der Haftung befreien wollte, würde es an jeder Gewähr fehlen, daß der Beschädigte in der Lage ist, sich an einen zahlungsfähigen Schuldner zu halten“ [1]).

I A 2 Unter Benutzung dieser Ausführungen und Heranziehung der zum Reichshaftpflichtgesetz und zum Tierhalterbegriff ergangenen Entscheidungen und Auslegungen sind in Schrifttum und Rechtsprechung die folgenden Begriffsbestimmungen des Kraftfahrzeughalters aufgestellt worden:

Halter ist, wer das Kraftfahrzeug in seinen Wirtschaftsbetrieb eingestellt hat, zu dessen Haus oder Wirtschaft es zur Zeit des Unfalls gehört [2]); — für wessen Rechnung und Gefahr der Betrieb läuft [3]); — wer das Kraftfahrzeug im eigenen Interesse betreibt, die Kosten trägt und zwar für einen Zeitraum von gewisser Dauer [4]); — wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung gebraucht [5]); — wer es für eigene Zwecke und im eigenen Interesse zur Verfügung hält [6]); — wer Verfügungsmacht und eigenes Interesse hat [7]).

In all diesen Definitionen herrscht das Merkmal „eigene Rechnung“ vor. In den älteren Begriffsbestimmungen ist es fast allein ausschlaggebend. Es mag das auf den Einfluß des Isaacschen Entwurfs und die zum Tierhalterbegriff ergangenen Auslegungen zurückzuführen sein. Es scheint aber auch die Absicht mitgewirkt zu haben, dem Verletzten dadurch eine Gewähr für einen zahlungsfähigen Verpflichteten zu bieten, was die Motive zum zweiten Entwurf deutlich zum Ausdruck bringen. Erst in neuerer Zeit ist die „tatsächliche Verfügungsmacht“ als Begriffsmerkmal aufgestellt worden, ohne daß man jedoch das erste Merkmal fallen gelassen hat. Es tritt fast ausnahmslos in irgendeiner Form, sei es als „eigene Rechnung“, „eigenes Interesse“ oder ähnliches neben der Verfügungsmacht in Erscheinung.

I A 3 So sind nach der heute herrschenden Meinung „eigene Rechnung“ und „tatsächliche Verfügungsmacht“ die den Halterbegriff bestimmenden Merkmale. Auf dieser Grundlage hat das Reichsgericht den Halterbegriff in folgender Weise ausgelegt:

---

[1]) Zitiert bei Isaac, S. 102; Isaac-Sieburg, S. 155; Müller, S. 209, 211; v. Schimpff, S. 16; Schmid-Wagner, S. 96.

[2]) Enneccerus, I, 2 § 246 S. 790; Schmid-Wagner, S. 95 ff.

[3]) Eger A. G., S. 100; Gordan, S. 44; Halbauer, S. 9 ff.; Isaac, S. 101 ff

[4]) Höpfel, S. 107; Neukirch, S. 51; v. Schimpff, S. 20, der dazu noch ein Herrschaftsverhältnis verlangt; Recht 1912 Nr. 503 (ohne eigenes Interesse).

[5]) Krause, S. 59 ff.; Lechner, S. 53 f.

[6]) JW. 1912 S. 406/7, 1913 S. 337.

[7]) Gordan, S. 44 (und eigene Rechnung); DJZ. 1926 S. 1571/72.

„Halter ist, wer das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige umfassende Verfügungsgewalt besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt“ [8]).

Diese Definition ist auf Grund der wissenschaftlichen Untersuchungen und langjährigen Erfahrungen, die man seit dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes in der Praxis gesammelt hat, gebildet und vervollkommnet worden. Es erscheint daher notwendig, zunächst näher auf sie einzugehen, ihre Begriffe zu untersuchen und sie in ihrer Anwendbarkeit zu betrachten. Erst dann kann dazu übergegangen werden, losgelöst von den bisherigen Untersuchungen an Hand der rechtlichen Auslegungsmittel den Halterbegriff zu definieren.

I A 3 a Gebrauch für eigene Rechnung. Unter „eigener Rechnung“ versteht man das Ziehen der Nutzungen, Verwendung im eigenen Interesse, sowie die geldliche Sorge für das Fahrzeug [9]). Dies letztere ist das ausschlaggebende der beiden Momente, es kommt in erster Linie an auf die Tragung der Kosten für Personal, Betriebsstoff, Reparaturen und Unterbringung [10]). Es ist jedoch nicht erforderlich, daß die als Halter anzusehende Person alle Lasten trägt; es genügt, daß sie einen Teil der Kosten bestreitet [11]).

Die tatsächliche Verfügungsgewalt. Unter diesem Begriff ist die selbständige Befugnis zur Bestimmung über die wirtschaftliche Verwendung des Kraftfahrzeugs zu verstehen. Es ist darin nicht die Forderung enthalten, daß der Inhaber der tatsächlichen Verfügungsmacht in der Lage sein müsse, auf die einzelnen Betriebshandlungen einwirken zu können. Er bedeutet vielmehr die allgemeine Herrschaft über das Fahrzeug, die insbesondere in der Befugnis zu Anordnungen darüber, ob und wie das Fahrzeug gehalten werden soll, wer als Führer anzustellen ist, welche Betriebsmittel gebraucht und welche Fahrten unternommen werden sollen, in Erscheinung tritt. Daraus erhellt, daß der Halter seine Verfügungsmacht nicht unbedingt dadurch verliert, daß er das

---

[8]) Gordan, S. 44/46; Heucke, S. 31; Isaac-Sieburg, S. 157; Kirchner, S. 78 ff.; Müller, S. 200; Oberländer-Innerlohner, S. 16; Oberländer in DAR. 1929 S. 396; Sieburg in JW. 1932 S. 773; RG. 120, 159; JW. 1929 S. 2063; DJZ. 1926 S. 1571/72; Recht 1912 Nr. 826; LZ. 1914 S. 384; DAR. 1929 S. 429.

[9]) Hallbauer, S. 212; Isaac, S. 106; Isaac-Sieburg, S. 158; Kirchner, S. 78 ff.; Müller, S. 200; Neukirch, S. 51; v. Schimpff, S. 20; Schmid-Wagner, S. 96 ff.; Sieburg in JW. 1932 S. 773; RG. 91, 269; 120, 159; JW. 1913 S. 337; 1919 S. 2034/35; 1929 S. 2063.

[10]) Isaac-Sieburg, S. 158; Sieburg in JW. 1932 S. 773; RG. 127, 174; Recht 1912 Nr. 503.

[11]) RG. 87, 137; 93, 122; 91, 269; 120, 159; JW. 1918 S. 556; 1919 S. 2834/35.

Fahrzeug einem Dritten überläßt. Er verliert sie besonders dann nicht, wenn er es einem Dritten mit Führer übergibt, da ihm dann die Gewalt über den Wagen durch diesen vermittelt wird [12]). Solche Überlassungen an Dritte auch ohne Führer zu einzelnen Fahrten sind als Ausübung der Verfügungsmacht anzusehen [13]). Diese Ansicht rechtfertigt schon der Umstand, daß die Auswirkung der Verfügungsgewalt auf die Benutzung-zeit des Dritten übergreift. Damit soll jedoch nicht gesagt sein, daß der Dritte die tatsächliche Verfügungsgewalt in solchen Fällen nicht erlangt. Es ist sehr wohl möglich, daß beide nebeneinander die Verfügungsmacht innehaben; es ist auch denkbar, daß der Dritte das Fahrzeug in einer Weise übernimmt, die die Verfügungsmacht des bisherigen Besitzers ausschließt. Es ist nicht möglich, hierüber eine allgemein gültige theoretische Regel aufzustellen. Die Entscheidung darüber, welche der drei Möglichkeiten im Einzelfall vorliegt, kann stets nur nach den Umständen des einzelnen Falles beurteilt werden. Es ist zuzugeben, daß hier oft Grenzfälle auftreten, die eine zweifelsfreie Entscheidung kaum ermöglichen.

I A 3 b Die vom Reichsgericht aufgestellte Halterdefinition mag in vielen Fällen zu richtigen und billigen Ergebnissen führen. Es wird in jedem Falle den Lebensanschauungen entsprechen, den Träger der Kosten, der gleichzeitig die tatsächliche Verfügungsmacht über das Fahrzeug hat, als Halter, d. h. als Haftpflichtigen für die Unfälle anzusehen. Und zumeist werden die Verhältnisse auch so liegen; daß es aber auch anders sein kann, daß es Fälle gibt, in denen diese Begriffsbestimmung zu großen Zweifeln führt, beweist die große Anzahl der Prozesse, die um den Halterbegriff geführt worden sind. Wie nämlich ist es dann, wenn nicht beide Merkmale in einer Person zusammentreffen? Sollen in einem solchen Falle alle Personen, bei denen eins dieser Merkmale vorliegt, haften, oder soll dann eins der Merkmale allein den Ausschlag geben und welches? Diese letztere Frage damit abzutun, es sei nach Lage des einzelnen Falles abzuwägen, welches Merkmal das wichtigere sei, ist unzureichend [14]). Die Schwierigkeiten sind damit nicht gelöst. Denn ob das eine oder das andere das ausschlaggebende ist, das hängt ganz davon ab, von welcher Einstellung aus man die Frage betrachtet. Geht man von dem Unfall aus, so wird man als das wichtigste die Verfügungsmacht ansehen; von der allgemeinen Haftpflicht aus wird man hingegen

---

[12]) Hallbauer, S. 212 f.; Höpfel, S. 110; RG. 93, 122; 120, 159; JW. 1913 S. 337; 1918 S. 566; Recht 1914 S. 1747.

[13]) Höpfel, S. 110; Isaac-Sieburg, S. 160; Kirchner, S. 78 ff.; Oberländer-Innerlohner, S. 16; Sieburg in JW. 1932 S. 773; RG. 78, 170; 91, 269; 91, 304; 127, 174; JW. 1920 S. 2063.

[14]) Kirchner, S. 81.

der Kostentragung, also der eigenen Rechnung die größere Bedeutung beimessen. Auch würde durch diese Lösung die Frage nach der Haftpflicht von dem Rechtsverhältnis zwischen dem Träger der Kosten und dem Inhaber der Verfügungsgewalt abhängig gemacht [15]). Denn will man den eben dargelegten Folgerungen einer objektiven Abwägung der Merkmale entgehen, so kann sich nur aus dem benannten Rechtsverhältnis ergeben, welches der Merkmale in diesem Falle das für die Begründung der Haltereigenschaft maßgebliche sein soll. Abgesehen davon, daß es sehr unerfreulich ist, wenn die Parteien durch Vertragsvereinbarungen über die Haltereigenschaft entscheiden können, kann es unmöglich dem Verletzten zugemutet werden, sich erst von dem Inhalt solcher Vereinbarungen unterrichten zu müssen, um seine Ersatzforderungen gegen die richtige Person geltend machen zu können. Vielfach wird ihm das überhaupt nicht gelingen. Ebensowenig liegt eine befriedigende Antwort auf diese Frage in der Entscheidung des Reichsgerichts [16]), beide Merkmale brauchten nicht in jedem Augenblick bei dem Halter vorhanden zu sein. Zunächst liegt darin ein Widerspruch mit der Begriffsbestimmung des Reichsgerichts: denn in dieser heißt es ausdrücklich: „Gebrauch für eigene Rechnung und Verfügungsmacht zur Zeit des Unfalls". Und auch, wenn man davon absieht, ist damit noch nicht Klarheit geschaffen. Ereignet sich z. B. auf einer Probefahrt, die der Käufer eines Kraftfahrzeuges allein oder mit eigenem Führer auf Kosten des Verkäufers macht, ein Unfall, wer ist dann Halter? Man denke sich den Fall so, daß der Verkäufer seine Verfügungsgewalt schon aufgegeben hat. Der Käufer behält das Fahrzeug, wenn er zufrieden ist, sofort, es kehrt gar nicht erst in die Garage des Verkäufers zurück. Soll nun der Verkäufer Halter sein, weil er neben seiner Kostentragung vorher auch die Verfügungsmacht hatte; oder soll es der Käufer sein, weil er, was allerdings noch ungewiß ist, zu seiner Verfügungsgewalt noch die Kostentragung übernimmt? Dieses Beispiel zeigt deutlich die Unbrauchbarkeit dieses Hilfsmittels. Sieburg [15]) macht den Vorschlag, in solchen Fällen müßten beide, Kostenträger und Inhaber der Verfügungsmacht, als Halter zum Ersatze verpflichtet sein. Doch auch dieser Ausweg kommt zu keinem richtigen Ergebnis. Es gibt viele Fälle, in denen der Träger der Lasten in keiner Weise auf den Betrieb des Fahrzeugs Einfluß hat, und es ist unbillig, eine Person, die nichts mit dem Betrieb des Fahrzeugs zu tun hat, nur einer Definition zuliebe, für die Betriebsunfälle haftbar zu machen.

---

15) Sieburg in JW. 1932 S. 773.

16) Zitiert bei Sieburg in JW. 1932 S. 773; Oberländer-Innerlohner, S. 16; RG. in VR. 9 S. 224.

Bei dieser Begriffsbestimmung wird sich kaum eine Möglichkeit finden lassen, die über die Schwierigkeiten hinweghilft. Der Grund dafür liegt in der Fassung der Begriffsbestimmung, in dem Umstande, daß sie zur Auslegung des Halterbegriffs zwei Merkmale verwendet. Es wird daher die Hauptaufgabe der nachfolgenden Untersuchungen sein, eine vereinfachte Begriffsbestimmung zu finden, deren Anwendung die hier auftretenden Zweifel ausschließt.

I B 1 a Wie schon eingangs bemerkt worden ist, bieten die Gesetzesmaterialien keine genügenden Anhaltspunkte zur Bestimmung des Halterbegriffs. Die Begründungen der beiden letzten Entwürfe betonen die „eigene Rechnung" als ausschlaggebendes Merkmal; sie geben aber keine überzeugenden Gründe für die Richtigkeit dieser Ansicht an. Im übrigen verweisen sie auf das Reichshaftpflichtgesetz und den Tierhalterbegriff des § 833 BGB.

I B 1 b Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 RHG. ist derjenige, für dessen Rechnung und zu dessen Vorteil die Eisenbahn betrieben wird [17]). Das Reichsgericht [18]) verlangt neben diesen Merkmalen noch, daß dem Unternehmer die Verfügungsmacht über den Betrieb zustehe. — Schon in den Motiven zum Gegenentwurf ist zum Ausdruck gebracht worden, daß sich die Grundsätze des Reichshaftpflichtgesetzes nicht auf das Kraftfahrzeugrecht übertragen lassen. Der Ausdruck „Unternehmer" weist in der Tat auf einen gewerblichen Betrieb hin. Ein Vergleich des Eisenbahnunternehmens mit den üblichen Fällen der Kraftfahrzeughaltung zeigt ebenfalls, daß die beiden Betriebe kaum gemeinsame, gerade ihnen beiden eigentümliche Kennzeichen aufweisen. Als solches könnte man allenfalls die bei beiden auftretende besondere Gefährdung des Publikums ansehen. Doch ist dies kein ausreichender Grund, um sie gleichartiger Behandlung bezüglich der haftenden Person zu unterwerfen.

I B 1 c Tierhalter im Sinne des § 833 BGB. ist derjenige, zu dessen Haus oder Wirtschaft das Tier zur Zeit der Verletzung gehört [19]), oder — nach anderer Ansicht — derjenige, der im eigenen Interesse durch Gewährung von Obdach und Unterhalt die Sorge für das Tier übernommen hat und zwar nicht nur für einen vorübergehenden Zweck [20]). § 833 BGB. und § 7 KFG. bedienen sich desselben Ausdrucks „Halter". Es liegt daher nahe, die zu der einen Vorschrift ergangene Auslegung und Rechtsprechung

---

17) Eger RHG., S. 96, 100.

18) RG. 66, 376.

19) Enneccerus I, 2 § 466 S. 715.

20) Staudinger zu § 833; Warneyer zu § 833; Windscheid-Kipp § 457; Seuff.A. 61 S. 271; JW. 1906 S. 197; 1915 S. 91/92; RG. 52, 117; RG. 55, 163.

auch für die andere zu verwenden. Dagegen steht aber das Bedenken, daß der Ausdruck „Halter" kein feststehender Rechtsbegriff ist, vor allem aber, daß die beiden Gesetze sehr verschiedenartige Verhältnisse regeln. Der Grund für die verschärfte Haftung für Tierschäden liegt darin, daß allein schon das Halten von Tieren mit besonderen Gefahren für andere verbunden ist. Die besondere Gefährlichkeit des Tieres besteht darin, daß es zu eigener Bewegung und selbständiger Kraftentwicklung befähigt ist, es ihm aber an der diese Tätigkeit regelnden und leitenden Vernunft fehlt[21]. Die Tierhalterhaftung kommt nur in Anwendung, wenn der Schaden durch eine als Ausfluß der tierischen Natur erscheinende willkürliche Handlung verursacht worden ist[22]. Ganz anders liegen die Verhältnisse beim Kraftfahrzeug. Wohl liegt auch hier der Grund für die verschärfte Haftung in der dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefährlichkeit. Aber es ist nicht schon das Halten des Kraftfahrzeuges gefährlich, sondern erst der Betrieb desselben. Während also beim Tier die Gefährlichkeit schon in dem bloßen Dasein des Tieres liegt, so wird sie beim Kraftfahrzeug erst durch das Einwirken menschlicher Handlungen ausgelöst[23]. Es mag daher richtig sein, für Tierschäden denjenigen haften zu lassen, der dem Tier Obdach und Unterhalt gewährt. Nicht aber kann dasselbe für das Kraftfahrzeugrecht gelten, denn hier ist nicht derjenige, der das Fahrzeug anschafft, sondern derjenige, der über seine Verwendung bestimmt, der Urheber der Gefährdung. Damit ist also eine entsprechende Anwendung der zum § 833 BGB. ergangenen Auslegung nicht möglich.

I B 2 Aus dem zuletzt Gesagten erhellt, daß der Wortsinn des Halterbegriffs zu seiner Auslegung nicht ausreicht. Ein Ausdruck, der in so verschiedenartiger Weise Verwendung findet, hat keinen scharf genug umrissenen Inhalt, um daraus eine zweifelsfreie Begriffsbestimmung entnehmen zu können. Und doch ist er nicht gänzlich unbrauchbar für die Auslegung. Er enthält einen wichtigen Hinweis. Denn all den mannigfaltigen Bedeutungen des Halters wohnt derselbe Grundbegriff, nämlich „haben, innehaben, besitzen" inne[24]. Daraus ist zu schließen, daß es sich bei dem Halterverhältnis nur um die tatsächlichen Beziehungen zu dem Gegenstande handelt[25]. Die Haltereigenschaft ist nicht ab-

[21]) Staudinger zu § 833 Anm. 3 b.

[22]) Staudiger zu § 833 Anm. 4 b u. 4 b β.

[23]) Leonhard, Schuldrecht II S. 612; Eger AG., S. 103; Isaac, S. 101; Isaac-Sieburg, S. 155.

[24]) Isaac, S. 102; Isaac-Sieburg, S. 155.

[25]) Heucke, S. 31; Höpfel, S. 108; Isaac-Sieburg, S. 158; Kirchner, S. 83/84; Krause, S. 59 ff.; Neukirch-Rosemeyer, S. 3; v. Schimpff, S. 20; Schmid-Wagner, S. 65 f.; JW. 1912 S. 406 f.; 1913 S. 337; DJZ. 1926 S. 1371/72; LZ. 1914 S. 384; VR. 9 S. 224; Recht 1912 Nr. 826; Eger AG., S. 100.

hängig von den Rechtsbeziehungen, in der die Person zu dem Fahrzeug oder zu Dritten steht. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß die Frage nach dem Halter nicht von dem Eigentum an dem Fahrzeug abhängig gemacht werden kann. Hätte der Gesetzgeber dem Eigentümer die Haftpflicht auferlegen wollen, so hätte er diesen in der Rechtssprache klaren, eindeutigen Begriff nicht durch das Wort „Halter" umschrieben. Daß auch sonstige Rechtsverhältnisse keinen Einfluß auf die Frage haben können, erhellt aus dem im nächsten Abschnitt näher darzulegenden Grundgedanken des Kraftfahrzeuggesetzes: Für das Gefährliche soll der Gefährdende haften. Ob jemand der Urheber einer besonderen Gefährdung des Publikums ist, läßt sich nur nach tatsächlichen Gesichtspunkten entscheiden. Ob er dazu auf Grund irgendwelcher Rechtsverhältnisse berechtigt oder verpflichtet ist, ob diese Rechtsverhältnisse gültig, anfechtbar oder nichtig sind, ist dafür ohne jede Bedeutung.

I B 3 Das Kraftfahrzeuggesetz enthält, wie einleitend bemerkt, in seinem zweiten Abschnitt eine Sonderregelung der Haftung für Kraftfahrzeugunfälle gegenüber den allgemeinen Bestimmungen über unerlaubte Handlungen §§ 823 ff. BGB. Der immer mehr zunehmende Kraftfahrzeugverkehr rief eine Gefährdung des Publikums hervor, die das Maß der im damaligen Verkehrsleben üblichen Gefahren überstieg. Es wurde im Laufe der Zeit notwendig, hier einen Ausgleich durch gesetzliche Maßnahmen zu schaffen, indem man der erhöhten Gefährdung des Publikums einen erhöhten gesetzlichen Schutz entgegensetzte. Das Kraftfahrzeuggesetz entsprach dieser Forderung dadurch, daß es den Halter von Kraftfahrzeugen einer verschärften Haftpflicht unterwarf. Aus einem Vergleich des § 7 KFG. mit den §§ 823 ff. BGB. ergibt sich, inwieweit der Gesetzgeber eine verschärfte Haftung für notwendig erachtet hat. Die objektiven Voraussetzungen der beiden Vorschriften, abgesehen von dem weiteren Umfang des § 823 BGB., sind dieselben: Tötung eines Menschen, Verletzung des Körpers und der Gesundheit eines Menschen, die Beschädigung einer Sache. § 823 BGB. setzt weiter voraus, daß der Verletzende vorsätzlich oder fahrlässig handelt. § 7 KFG. führt dagegen das Verschulden nicht als Voraussetzung auf. Gemäß § 7 Absatz II KFG. haftet der Halter bis zum Umfange des unabwendbaren Ereignisses. Unabwendbar ist ein Ereignis dann, wenn es durch äußerste Sorgfalt nicht abgewendet und unschädlich gemacht werden kann. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt be-

obachtet hat (§ 7 Absatz II KFG.). Insoweit tritt somit auch die Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz nur bei verschuldeten Unfällen ein; der Inhalt der beiden Vorschriften ist, abgesehen von der erhöhten Sorgfaltspflicht des Autohalters, noch derselbe. Nun führt aber ein unabwendbares Ereignis dann nicht zum Ausschluß der Haftung, wenn es auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder dem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Weiter sind aus dem Kreise der Personen, deren Verhalten ein haftungsbefreiendes unabwendbares Ereignis sein kann, die betriebsbeschäftigten Personen ausgenommen[26]. Endlich fehlt dem Kraftfahrzeuggesetz eine dem § 831 BGB. entsprechende Bestimmung: der Halter hat nicht die Möglichkeit, sich von der Haftung für seine Leute durch den Nachweis sorgfältiger Auswahl und Überwachung zu befreien. Er haftet somit stets für Betriebsunfälle, die auf der Beschaffenheit des Fahrzeugs, auf Mängel seiner Verrichtungen sowie auf dem Verschulden und unrichtigen Verhalten der betriebsbeschäftigten Personen beruhen[27]. Nun beruht aber die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebes gerade auf diesen Umständen. Bei der Eigenart des Fahrzeugs, seiner schweren, komplizierten Bauart, insbesondere seiner schnellen Fortbewegung wirken sich das Versagen der Verrichtungen und das unrichtige Verhalten der betriebsbeschäftigten Personen besonders gefährlich aus. Wenn nun der Halter für diese Umstände verschärft haften soll, so muß bei Berücksichtigung des Grundsatzes von der Verursachung als Halter derjenige angesehen werden, der in der Lage ist, auf sie maßgeblich einzuwirken. Die Billigkeit erfordert es, daß für die Betriebssicherheit eines Kraftfahrzeuges derjenige verantwortlich gemacht wird, von dessen Maßnahmen sie abhängt. Das ist aber derjenige, der über das Wie der Haltung bestimmt, der die Anordnungen hinsichtlich der Art des zu verwendenden Betriebsstoffes und der Bereifung sowie Reparaturen und Garage trifft, schließlich auch der, der Führer und sonstiges Personal anstellt. Der Inhaber dieses Bestimmungsrechts über das Kraftfahrzeug hat es durch die Art, in der er seine Obliegenheiten erfüllt, in der Hand, die Gefährlichkeit des Betriebes herabzumindern oder zu erhöhen. Seine Handlungen sind für die von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefährdung des Publikums causal; der Zweck des Kraftfahrzeuggesetzes ist der Schutz vor dieser Gefährdung durch verschärfte Haftung. Diese muß somit denjenigen treffen, der in der oben beschriebenen Weise über das Fahrzeug verfügt.

---

[26]) Darauf, ob das Verhalten dieser Personen niemals ein unabwendbares Ereignis sein kann, ist hier nicht einzugehen.

[27]) Leonhard, Schuldrecht II S. 617; Bürgerliches Recht S. 100 F 2 B, C.

I B 4 Diese Auslegung findet eine weitere Begründung darin, daß das BGB. in dem Abschnitt über unerlaubte Handlungen den Haftpflichtigen in der gleichen Weise bestimmt. Die §§ 823—826 BGB. sprechen nur von dem Handelnden selbst. Dem entspricht im Kraftfahrzeugrecht der Führer des Fahrzeugs; er haftet nur, wenn der Schaden durch sein Verschulden verursacht worden ist (§ 18 KFG.). Hinsichtlich der Person des Haftpflichtigen entsprechen dem § 7 KFG. die §§ 831, 832 BGB. In diesen Vorschriften ist die Haftpflicht eines Dritten für den durch das Verhalten des unmittelbar Handelnden entstandenen Schaden geregelt. Nach § 831 BGB. haftet derjenige, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, für den Schaden, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Der Grund für diese Haftung liegt nicht etwa darin, daß der „Geschäftsherr" Herr über die Verrichtungen im wirtschaftlichen Sinne ist. Er soll nicht deshalb für die Handlungen seiner Verrichtungsgehilfen einstehen, weil er geldlich daran interessiert ist, den wirtschaftlichen Vorteil daraus zieht. Ihn trifft die Haftung vielmehr deshalb, weil er Herr über die Verrichtungen im tatsächlichen Sinne ist. Das ergibt sich schon daraus, daß als Verrichtungsgehilfe nur eine Person anzusehen ist, die in einem solchen Abhängigkeitsverhältnis zu dem Geschäftsherrn steht, daß sie dessen einzelnen Weisungen zu folgen hat. Ein Unternehmer, der nur den Auftrag bekommt, im übrigen aber die Arbeiten selbständig ausführt, ist nicht Verrichtungsgehilfe im Sinne des § 831 BGB. Die wirtschaftlichen Interessen haben sich hier in vielen Fällen nicht verschoben, übergegangen ist in diesem Falle nur die Möglichkeit der tatsächlichen Aufsicht über die Arbeit. Weiterhin ergibt sich das aus dem Wortlaut des Absatz I, Satz 2 der Vorschrift. Dort sind als Tätigkeiten des Geschäftsherrn aufgezählt: die Auswahl von Personen, die Beschaffung von Vorrichtungen und Gerätschaften und die Leitung der Verrichtung. Diese Aufzählung weist auf den Herrn im tatsächlichen Sinne. Daß ihm auch der wirtschaftliche Vorteil zukommen muß, ist darin nicht ausgesprochen. Endlich liegt ein starker Grund für diese Ansicht im Absatz II des Paragraphen. Denn danach trifft die gleiche Verantwortung denjenigen, der für den Geschäftsherrn die Besorgung eines der im Absatz I, Satz 2 bezeichneten Geschäfte durch Vertrag übernimmt. Und zwar wird der Geschäftsherr von der Haftung frei, es sei denn, daß auch er noch Geschäfte der bezeichneten Art besorgt, oder daß ihm eine Sorgfaltspflichtverletzung hinsichtlich der Auswahl der Person des Übernehmers zur Last fällt [28]). Aus diesem Übergang der Haftung auf denjenigen, der

[28]) RGR. zu § 831 Anm. 9; Staudinger zu § 831 Anm. 2c.

die Besorgung der Geschäfte tatsächlich übernimmt, erhellt, daß der Gesetzgeber den Geschäftsherrn nicht deshalb haftpflichtig gemacht hat, weil er den wirtschaftlichen Nutzen aus der Verrichtung zieht, sondern weil er durch Auswahl, Beschaffung der Geräte und Leitung der Arbeiten tatsächlich in der Lage ist, die Entstehung schadenstiftender Ereignisse zu verhüten. — Das gleiche Bild bietet sich bei § 832 BGB. Nach dieser Vorschrift haftet derjenige, der kraft Gesetzes zur Führung der Aufsicht über eine Person verpflichtet ist, die wegen Minderjährigkeit oder wegen ihres geistigen oder körperlichen Zustandes der Beaufsichtigung bedarf, für den Schaden, den diese Person einem Dritten widerrechtlich zufügt. In gleicher Weise haftet der, der die Führung der Aufsicht durch Vertrag übernimmt. Hier kann kein Zweifel bestehen, daß der Haftpflichtige deshalb haftet, weil er durch seine Aufsicht tatsächlich zur Verhinderung der Schadenshandlung imstande ist. Das geht insbesondere daraus hervor, daß er sich von seiner Haftpflicht durch den Nachweis sorgfältiger Aufsichtsführung befreien kann. — Es ist somit der Schluß gerechtfertigt, daß das BGB. für unerlaubte Handlungen neben dem unmittelbar Handelnden denjenigen haftpflichtig macht, der durch seine tatsächliche Herrschaft über Person und Sachen in der Lage ist, die Geschehnisse maßgeblich zu beeinflussen. — Wie vorstehend ausgeführt worden ist, bezweckt das Kraftfahrzeuggesetz erhöhten Schutz des Publikums, den es durch eine verschärfte Haftung erreicht: Haftung auch ohne Schuld für objektive Betriebsfehler, Einstehen für die betriebsbeschäftigten Personen ohne Exculpationsmöglichkeit. Diese Verschärfung der Haftung über den Umfang der BGB.-Haftung hinaus ist notwendig, um den Gesetzeszweck zu erreichen. Dazu ist aber nicht notwendig, die Haftpflicht an eine andere als die im BGB. bezeichnete Person zu binden. Es liegt auch nichts vor, was darauf hinwiese, daß man eine abweichende Regelung treffen wollte. Das Kraftfahrzeuggesetz ist nur gesetzestechnisch anders aufgebaut. Es hat als Hauptfall die Haftung des Halters, d. i. des nicht unmittelbar Handelnden, geregelt und ist erst später auf die Haftung des Führers eingegangen. Somit führt auch diese Überlegung dazu, als Halter denjenigen anzusehen, der die tatsächliche Gewalt über das Kraftfahrzeug und seine Verwendung innehat.

I B 5 Der Wortlaut des § 7 KFG. führt zu demselben Ergebnis. Es heißt dort im Absatz II: „Als unabwendbar . . . . wenn . . sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede . . . gebotene Sorgfalt beobachtet hat." Die Vorschrift stellt hier eine Sorgfaltspflicht des Halters auf. Diese kann sich nicht auf die einzelnen Betriebshandlungen beziehen, denn das ist der Inhalt der Sorgfaltspflicht des Führers. Es handelt sich bei ihr vielmehr

um die allgemeine Sorge für Wagen und Material und die Aufsicht über das Personal. Diese Sorgfaltspflicht kann aber nur von demjenigen verlangt werden, der auch die Möglichkeit hat, sie auszuüben. Und diese Möglichkeit hat nur derjenige, dem die Befugnis zur Bestimmung über Fahrzeug, Betriebsmittel und Personal sowie über die Verwendung des Wagens zusteht. Somit ist auch nach diesem Gesichtspunkt die tatsächliche Herrschaft das für den Kraftfahrzeughalterbegriff ausschlaggebende Merkmal.

I B 6 Eine Untersuchung des dem § 7 Absatz III KFG. zu Grunde liegenden Gedankens rechtfertigt ebenfalls diese Auslegung. Wird das Fahrzeug von einem Dritten ohne Wissen und gegen den Willen des Halters benutzt, so ist der Dritte an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Der Halter bleibt jedoch dann auch zum Ersatze des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Aus dieser Regelung ist zu entnehmen, daß der Gesetzgeber den Halter nur dann für den durch den Kraftfahrzeugbetrieb entstandenen Schaden verantwortlich machen will, wenn die Benutzung des Fahrzeugs irgendwie von dem Halter veranlaßt oder durch ihn ermöglicht worden ist. Das hat aber nur dann Sinn, wenn als Halter derjenige haftet, der infolge seiner tatsächlichen Herrschaft über das Kraftfahrzeug als Urheber der von diesem ausgehenden Gefährdung anzusehen ist. Es ist billig, denjenigen für den durch ein Kraftfahrzeug entstandenen Schaden haften zu lassen, der dessen Gefährlichkeit durch seine Anordnungen darüber, ob guter oder schlechter Brennstoff, gute oder schlechte Bereifung verwendet werden sollen, in welcher Weise Reparaturen auszuführen sind und dergleichen erhöht oder vermindert. Das trifft jedoch nur dann zu, wenn er auch darüber bestimmt, ob das Fahrzeug benutzt werden soll oder nicht. Läßt jemand das Fahrzeug in Betrieb setzen, obwohl er weiß, daß es infolge seiner Anordnungen nicht in einem betriebssicheren Zustand ist, so ist er dafür verantwortlich zu machen. Ebenso wenn er nicht verhindert, daß ein solches Fahrzeug in Gebrauch genommen wird. Kurz gesagt, der Inhaber der tatsächlichen Herrschaft soll für alle Handlungen haften, die im Zusammenhang mit seiner Herrschaftsgewalt stehen. Dieser Grundsatz liegt dem § 7 Absatz III KFG. zu Grunde, wenn er bestimmt, daß die Haftpflicht des Halters durch eine unbefugte Benutzung des Fahrzeugs nur dann ausgeschlossen werden soll, wenn diese nicht durch ein Verschulden des Halters ermöglicht worden ist. — So verweist auch der Inhalt dieser Vorschrift auf die tatsächliche Herrschaft über das Fahrzeug als Merkmal des Halterbegriffs.

Der Zweck des Kraftfahrzeuggesetzes, die Heranziehung der entsprechenden Bestimmungen des BGB., Wortlaut und Inhalt des

§ 7 KFG., von all diesen Ausgangspunkten aus gelangt man bei der Auslegung des Halterbegriffs zu demselben Ziel: sie führen alle dazu, als Halter denjenigen anzusprechen, der die tatsächliche Herrschaft über das Kraftfahrzeug innehat. Halter muß danach sein, wer befugt ist, selbständig Anordnungen zu treffen über Personal, Material und Verwendung des Kraftfahrzeugs. — Diese Begriffsbestimmung entspricht dem in der herrschenden Definition enthaltenen Merkmal „tatsächliche Verfügungsgewalt". Die Auslegung führt insoweit zu der heute herrschenden Begriffsbestimmung hin. Dieser Umstand macht es notwendig, nochmals auf diese einzugehen. Es bedarf einer näheren Untersuchung, ob nicht auch deren zweites Merkmal, der „Gebrauch für eigene Rechnung" in dem Autohalterbegriff enthalten ist.

I C 1 Isaac[29]) begründet das Merkmal „eigene Rechnung" in folgender Weise: Ist die ratio legis die Gefährdungshaftung, so muß sie sich nicht bloß darin äußern, wofür gehaftet wird, sondern auch in der Frage, wer zu haften hat. Für das Gefährliche soll der Gefährdende haften; dies ist neben dem Führer, der die unmittelbare Aufsicht über das Fahrzeug hat, derjenige, dem die allgemeine Aufsicht zusteht, die Sorge für Personal und Material. Aus diesem Grunde läßt § 7 Absatz II KFG. dem Halter den Nachweis offen, daß er bei der Beaufsichtigung die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Dies hat nur dann Sinn, wenn Halter derjenige ist, der zur Beaufsichtigung in der Lage ist, dem die Sorge für Material und Personal zusteht. Dies ist aber nach der Erfahrung des Lebens derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb stattfindet. Mit demselben Gedankengang, ausgehend von der Sorgfaltspflicht des Halters, ist vorstehend[30]) die tatsächliche Herrschaft als Begriffsmerkmal begründet worden. Isaac kommt dadurch zur Begründung der eigenen Rechnung, daß er einen Schritt weiter geht. Jedoch läßt sich seine letzte Schlußfolgerung nicht halten. Es ist wohl richtig, daß im allgemeinen der Inhalt der Verfügungsgewalt auch die Kosten für das Kraftfahrzeug und seinen Betrieb trägt. Doch läßt sich daraus, daß das im allgemeinen der Fall ist, nicht die Schlußfolgerung ziehen, der Träger der Kosten müsse Halter sein, weil er als Inhaber der Verfügungsgewalt die Gefährdung setze. So lange Verfügungsgewalt und eigene Rechnung bei einer Person liegen, ist die letztgezogene Folgerung nicht nötig, denn dann verweist schon die Verfügungsgewalt auf den richtigen Haftpflichtigen. Fallen die Merkmale aber auseinander, dann trifft sie nicht mehr zu. Es gibt eine ganze Reihe von Fällen, in denen der Träger der Kosten

---

[29]) Isaac, S. 103; ebenso Schnauß, S. 39.
[30]) Vergl. I B 5.

keinen Einfluß auf die Haltung und den Betrieb des Kraftfahrzeuges hat. Daraus ergibt sich, daß dieser Gedankengang nur zu dem Inhaber der tatsächlichen Verfügungsmacht führt: eine Begründung der eigenen Rechnung ist darin nicht enthalten.

I C 2 In ähnlicher Weise versucht Sieburg[31]) zur Begründung der eigenen Rechnung zu kommen. Er gibt zu, daß die Möglichkeit zur Erfüllung der vom Halter geforderten Sorgfaltspflicht nur der Verfügungsberechtigte habe. Er sagt aber weiter, diese Sorgfaltspflicht könne billiger Weise nur von demjenigen verlangt werden, der das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung gebraucht. Diese Folgerung ist nicht zutreffend: sie enthält einen Widerspruch in sich selbst. Denn man kann eine Sorgfaltspflicht doch nur von demjenigen verlangen, der in der Lage ist, sie auszuüben. Vor allem aber ist nicht einzusehen, warum man „billiger Weise" die Sorgfaltspflicht demjenigen auferlegt, auf dessen Kosten das Fahrzeug betrieben wird. Es ist vielmehr unbillig, jemandem eine Pflicht aufzuerlegen, zu deren Ausübung er nicht in der Lage ist. — Auch hierin zeigt sich wiederum, daß man von der Sorgfaltspflicht des Halters aus nur zur Begründung der tatsächlichen Herrschaft als Begriffsmerkmal kommt.

I C 3 Man hat weiterhin eine Begründung der „eigenen Rechnung" aus § 7 Absatz III KFG. herausgelesen. Diese Vorschrift sei dann überflüssig, wenn man als Halter den Inhaber der tatsächlichen Verfügungsgewalt ansehe. Denn durch die unbefugte Benutzung erlange der Dritte die Verfügungsgewalt; er werde dadurch Halter und hafte dann schon als solcher[32]). Der Fehlschluß, den diese Beweisführung enthält, liegt in der Verkennung des Begriffs Verfügungsgewalt. Der Halter verliert durch die unbefugte Benutzung seine Verfügungsmacht nicht, wenigstens nicht unbedingt[33]). Er bleibt also Halter und würde, wenn der Absatz III nicht bestände, neben dem Dritten haften. Der Absatz III mag bei der hier vertretenen Halterdefinition nicht zur Begründung der Haftpflicht des Dritten erforderlich sein, aber er ist nötig, um die Haftung des Halters auszuschließen. Im übrigen ist weiter oben[34]) gezeigt, daß der Absatz III auf den Inhaber der tatsächlichen Verfügungsmacht verweist; eine Begründung der eigenen Rechnung ist aus der Vorschrift nicht herzuleiten.

I C 4 Es wird fernerhin behauptet, da die Haftpflicht ein Passivum des Betriebes sei, so müsse sie denjenigen treffen, der

---

[31]) Isaac-Sieburg, S. 157.
[32]) Schnauß, S. 39.
[33]) Vergl. I A 3 a.
[34]) Vergl. I B 6.

auch die übrigen Kosten des Betriebes trage[35]). Von Aktiven und Passiven pflegt man nur bei gewerblichen Unternehmen zu sprechen. Schon die Motive zu den Gesetzesentwürfen haben ausgeführt, es sei unrichtig, von dem Unternehmer eines Kraftfahrzeuges zu sprechen: dieser Ausdruck verweise zu sehr auf gewerbliche Unternehmen; beim Kraftfahrzeug handele es sich aber in erster Linie um Luxusautomobile. Was dort für die Benennung des Haftpflichtigen gilt, muß hier in gleicher Weise für die Auslegungsmittel gelten. Wenn sich der Ausdruck „Unternehmer" nicht zur Benennung des Haftpflichtigen eignet, weil es dem Sprachgebrauch fremd ist, von dem Unternehmer eines Kraftfahrzeuges zu sprechen, so muß man auch den Gedanken, die Haftpflicht sei ein Passivum des Betriebes, als Auslegungsmittel für den Halterbegriff ablehnen. Denn es ist dem Sprachgebrauch ebenfalls fremd, von den Aktiven und Passiven bei der Haltung eines Luxusautomobils zu sprechen. Dazu kommt noch, daß in den wenigen Fällen gewerblicher Kraftfahrzeugunternehmen, in denen die Anwendung des Begriffs Passivum Berechtigung hat, das Kraftfahrzeuggesetz sehr oft nicht anwendbar ist. Nach § 8 Z. 2 KFG. werden von dem Gesetz nicht betroffen Kraftfahrzeuge, deren Geschwindigkeit 20 Kilometer in der Stunde nicht übersteigt. Die Kraftfahrzeuge gewerblicher Unternehmen sind aber zum großen Teil solche langsam fahrenden Fahrzeuge. Damit führt auch dieser Gedanke nicht zu dem gewünschten Ziel, die eigene Rechnung als Merkmal des Halterbegriffs zu begründen.

I C 5 Als weiterer Grund für die Betonung der eigenen Rechnung wird die Billigkeit herangezogen. Es entspreche der Billigkeit, den Träger der Kosten haftbar zu machen[36]). Diese Behauptung ist dann berechtigt, wenn man sie auf Fahrzeughalter gewerblicher Betriebe bezieht. Zieht jemand aus dem Kraftfahrzeugbetrieb Gewinn, so kann man billiger Weise verlangen, daß er diesen dem durch seinen Betrieb Verletzten zur Deckung seines Schadens herausgibt. Nun können aber, wie oben wiederholt gezeigt wurde, die Verhältnisse gewerblicher Betriebe nicht entscheidend zur Auslegung des Halterbegriffs herangezogen werden. Um zu richtigen Ergebnissen zu gelangen, muß man die Verhältnisse betrachten, wie sie bei Luxusfahrzeugen vorliegen. Hier entfällt schon die Erwägung, daß derjenige, der den Gewinn aus dem Betrieb zieht, deshalb auch billiger Weise für die Unfälle aufkommen müsse. Daß es billig sei, den Kostenträger deshalb für Unfälle haften zu lassen, weil er auch die übrigen Kosten trage,

---

[35]) Isaac, S. 102, 104; Isaac-Sieburg, S. 157; Flad in LZ. 1916 S. 1153.

[36]) Isaac-Sieburg, S. 157.

kann man nicht behaupten. Man will aber deshalb die Haftung auf ihn fallen lassen, weil er dem Verletzten eine größere Garantie für einen zahlungsfähigen Schuldner biete. Jedoch ist auch das nicht zutreffend. Zur Zeit des Erlasses des Kraftfahrzeuggesetzes mag sich der Kreis der Kraftfahrzeughalter fast ausschließlich aus vermögenden Personen zusammengesetzt haben; heute ist das nicht mehr der Fall. In der heutigen Zeit, in der viele kleine Leute einen Wagen haben, und in der das Kraftrad nahezu ebenso häufig ist wie früher das Fahrrad, kann man in dem Umstand, daß eine Person die Unkosten des Kraftfahrzeugbetriebes bestreitet, nicht mehr eine Garantie für seine Zahlungsfähigkeit erblicken. Man denke hier auch noch an die große Zahl der Fahrzeuge, die gegen Ratenzahlung unter Eigentumsvorbehalt verkauft werden. Es wird also heute dem Verletzten keine besondere Garantie für die Erlangung seines Schadensersatzes geboten, wenn man dem Träger der Kosten die Haftpflicht auferlegt. Vor allem muß man die Fälle betrachten, wo Verfügungsgewalt und Kostentragung auseinanderfallen. Es handelt sich hier meistens um die Leiter eines Unternehmens, denen die Firma oder Behörde einen Wagen stellt. Dies aber sind regelmäßig zahlungsfähige Leute. Überhaupt wird niemand leicht geneigt sein, einem Zahlungsunfähigen die Verfügung über sein Auto zu überlassen. — Das Gesetz selbst bietet für den Gedankengang der Gegner keinerlei Anhaltspunkte, es läßt sich vielmehr nachweisen, daß der Gesetzgeber an solche Sicherheiten für den Verletzten gar nicht gedacht hat. Die Gefahr, daß sich Unfälle ereignen, ist zweifellos am größten, wenn das Fahrzeug von einem Dritten unbefugt benutzt wird. Und in diesem Falle haftet der Halter nicht (§ 7 Absatz III KFG.); Rücksicht darauf, daß sich der Verletzte an einen zahlungsfähigen Verpflichteten halten kann, wird hier nicht genommen.

I C 6 Wenig überzeugend ist gleichfalls die Ansicht, der Träger der Kosten müsse deshalb Halter sein, weil er als Versicherungsnehmer dem Verletzten eine Garantie für seinen Ersatzanspruch bietet[37]). Diese Ansicht unterstellt, daß der Träger der Kosten in jedem Falle auch die Kosten der Versicherung trage. Diese Unterstellung ist jedoch nicht immer zutreffend. Denn ob sich jemand versichert, wird er nicht davon abhängig machen, ob er die sonstigen Kosten des Kraftfahrzeugbetriebes bezahlt, sondern davon, ob er sich für das Fahrzeug und seinen Betrieb verantwortlich fühlt, d. h. ob er über dessen Verwendung maßgeblich bestimmt. — Oder aber die Ansicht sieht die Kosten der Haftpflichtversicherung und die dadurch gewährten Vorteile als ausreichend für das Merkmal „eigene Rechnung" an. Dann aber ist die Be-

[37]) Isaac, S. 104; Isaac-Sieburg, S. 157.

zeichnung falsch gewählt. Denn wenn neben dem Versicherungsnehmer ein anderer die gesamten übrigen Kosten bestreitet, so wird man stets diesen, nicht aber den ersteren als Träger der Kosten ansprechen. Es ist also falsch, die „eigene Rechnung" deshalb als Merkmal des Halterbegriffs aufzustellen, um den Versicherungsnehmer als Halter zu erfassen. Denn dieser Begriff wird, wie gezeigt, in vielen Fällen auf eine andere Person hinweisen. — In dieser Weise kann die Haftpflichtversicherung nicht zur Auslegung des Halterbegriffs beitragen; wie sie zur Vereinfachung der schwierigen Frage nach dem Kraftfahrzeughalter verhelfen kann, ist weiter unten zu zeigen.

All diese Versuche, die „eigene Rechnung" als Merkmal des Kraftfahrzeughalterbegriffs zu begründen, können die Richtigkeit dieser Ansicht nicht überzeugend darlegen. Die Beweisführungen sind durchgehend zu widerlegen. Das Merkmal „eigene Rechnung" scheint, wie schon anfangs erwähnt, insbesondere durch den Einfluß des Unternehmerbegriffs (§ 1 RHG.) und den Tierhalterbegriff (§ 833 BGB.) in die Autohalterdefinition hineingetragen zu sein; daß eine entsprechende Anwendung der für diese Gesetze entwickelten Grundsätze auf das Kraftfahrzeugrecht nicht am Platze ist, ist bereits dargelegt und begründet worden. — Die „eigene Rechnung" ist somit nicht Begriffsmerkmal des Kraftfahrzeughalters.

ID) Die hervorragende Bedeutung der tatsächlichen Verfügungsgewalt wird in Rechtsprechung und Schrifttum nicht verkannt. Es findet sich oft eine stärkere Betonung der Verfügungsmacht, ihr wird sogar teilweise allein ausschlaggebende Bedeutung beigemessen, obwohl Schriftsteller und Gerichte in ihren Begriffsbestimmungen die eigene Rechnung hervorheben. Eine Anzahl Beispiele mag dies erläutern.

Eger[38] geht bei seiner Begriff-bestimmung von dem Unternehmerbegriff des § 1 RHG. aus und betont somit die eigene Rechnung. Trotzdem hält er in seiner Besprechung einzelner Fälle den Kommissionär eines Fahrzeugs deshalb für den Halter, weil er die Verfügungsmacht habe und es auf diese vorzugsweise ankomme. Ebenso scheint sich Kirchner, der sich der herrschenden Begriffsbestimmung anschließt, für die Verfügungsmacht zu entscheiden. Bei der Frage, welches der Merkmale ausschlaggebend sein soll, wenn nicht beide in einer Person beruhen, legt er das Hauptgewicht auf die Verfügungsmacht. Denn er sagt, auf das „Interesse" komme es erst dann an, wenn die Verfügungsmacht versage[39]. Besonders stark spricht sich Hallbauer in seiner

[38]) Eger AG., S. 100, 109.
[39]) Kirchner, S. 81.

Besprechung einzelner Beispiele für die Verfügungsmacht aus trotz seiner Begriffsbestimmung: Betrieb für eigene Rechnung und Gefahr. Er hält den unbefugten Benutzer in jedem Falle für den Halter, auch wenn er nur einige Male die Straße auf und ab fährt. Ähnlich sieht er den Reparaturunternehmer, der das Fahrzeug zurückbringt oder zur Probe fährt, als Halter an: in gleicher Weise entscheidet er die Halterfrage, wenn ein Kauflustiger das Fahrzeug selbst oder mit eigenem Führer zur Probe fährt [40]). Entsprechende Hinweise finden sich auch bei Sieburg [41]), der die Richtigkeit der herrschenden Definition anerkennt. Er hält es für unbillig, denjenigen haften zu lassen, der nicht „Herr der Fahrt" ist, ein Ausdruck, der sich m. E. mit der Verfügungsmacht deckt. Ebenso stellt er die Frage, wann der unbefugte Benutzer Halter wird und der bisherige Halter diese Eigenschaft verliert, auf dieses Merkmal ab. Denn er sagt, das hänge von der Art der Entziehung ab, ob der Benutzer das Kraftfahrzeug zu mehreren Fahrten gebrauchen wolle, und ob dem Halter dadurch die Aufsichtsmöglichkeit entzogen werde. Das heißt jedoch nichts anderes, als daß es für den Übergang der Haltereigenschaft auf den Übergang der tatsächlichen Herrschaft über das Fahrzeug ankomme. Diesen Grundsatz hat auch das Reichsgericht [42]) ausgesprochen. Der hier herangezogenen Entscheidung liegt folgender Tatbestand zugrunde: L verkaufte sein Kraftfahrzeug an D, der es weiter an B verkaufte. B ließ es vereinbarungsgemäß von L durch seinen Führer Le abholen; L versorgte es gefälligkeitshalber mit Betriebsstoff und gab dem Le seinen Führer K mit, der das Kraftfahrzeug fuhr. Trotzdem sieht das Reichsgericht B als Halter an; denn K habe auf der Fahrt als im Auftrage des B handelnd zu gelten. B habe dadurch die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug erlangt.

I D 2 Die eigene Rechnung wird dagegen oft schon in Verhältnissen erblickt, die kaum als „eigene Rechnung" anzusprechen sind. Es scheint fast, als habe man oft nur deshalb solche Konstruktionen vorgenommen, um den Erfordernissen der Definition zu genügen. Man wollte, um zu einem billigen Ergebnis zu kommen, den Inhaber der tatsächlichen Verfügungsgewalt als Halter ansehen. Da nun die herrschende Begriffsbestimmung das Vorliegen der eigenen Rechnung verlangt, hat man irgend welche Umstände dahin ausgedeutet. Hier ist zunächst an die Einschränkung des Begriffs zu denken, daß Nutzen ziehen und Kosten tragen nicht unbedingt erforderlich sind, sondern schon das Tragen eines Teiles der Kosten genügt. Neben diesem allgemeinen Grundsatz

[40]) Hallbauer, S. 9 f.
[41]) Isaac-Sieburg, S. 160, 161, 172.
[42]) RG. 78, 179; JW. 1912 S. 406/07.

finden sich in der Rechtsprechung noch gezwungenere Konstruktionen. In einem Falle [43]) hatte der Verkäufer seine Kraftdroschke gegen monatliche Ratenzahlung unter Eigentumsvorbehalt verkauft; bei nicht ordnungsgemäßem Einhalten der Raten hatte der Verkäufer ein Rücktrittsrecht: für diesen Fall war eine sehr hohe Wertminderungsberechnung vereinbart, sodaß der Verkäufer trotz des hohen Preises fast nichts von den bezahlten Raten zurückzugeben brauchte. Außerdem zahlte er die Prämien für die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung, da der Wagen auf seinen Namen lief. Hierin sah man das Merkmal „eigene Rechnung" erfüllt. — In einem anderen Falle [44]) hatte die Beklagte ihr Fahrzeug der Militärverwaltung zum Nachrichtendienst zur Verfügung gestellt. Wurde es nicht dazu verwendet, so konnte sie es für sich benutzen. Hierin sah man die Nutzungen, als Lasten wurden die Garagekosten und die Verzinsung des Anschaffungspreises erachtet. In ähnlicher Weise sieht das Reichsgericht Nutzen und Kosten als gegeben an in der Möglichkeit, das Fahrzeug zu benutzen, und der Gefahrtragung für seinen zufälligen Untergang [45]). Endlich noch folgender Fall: Der Beklagte hatte das Fahrzeug zu einer Spazierfahrt entliehen; von dritter Seite war ihm dafür ein Trinkgeld versprochen worden. Dieser letzte Umstand wurde als „eigene Rechnung" angesehen [46]).

Es werden sich kaum Entscheidungen finden lassen, in denen die „Verfügungsgewalt" durch solche hilfsweise Konstruktionen ersetzt wird. Durchgehend liegt dies Merkmal wirklich bei demjenigen vor, der in den Entscheidungen als Halter hingestellt wird. Mir ist nur eine obergerichtliche Entscheidung bekannt [47]), in der die Verfügungsgewalt eine derartig gezwungene Auslegung erfahren hat. Der Verkäufer hatte seine Kraftdroschke unter Eigentumsvorbehalt verkauft. Um dem Käufer den Betrieb zu ermöglichen, wurde sie unter dem Namen des Verkäufers weiter betrieben, denn diesem war die Zulassung und die Droschkengenehmigung erteilt. In letzterem sah das Reichsgericht die Verfügungsgewalt des Verkäufers begründet. Diese Entscheidung ist daraus zu verstehen, daß für öffentliche Kraftdroschken ein Versicherungszwang bestand und versicherungspflichtig der Inhaber der Genehmigung war. Bezweckt war damit der Schutz des Verletzten davor, daß die Verwirklichung seines Ersatzanspruches an der Zahlungsunfähigkeit des Kraftdroschkenhalters scheitert. Um diesen Zweck zu erreichen, mußte man daher stets den Inhaber

---

43) RG. 87, 137; DJZ. 1916 S. 1089; VR. 9 S. 226.
44) RG. 91, 269.
45) DAR. 1929 S. 429.
46) LZ. 1914 S. 384.
47) RG. 87, 137.

der Genehmigung als Halter ansehen, also im vorliegenden Falle den Verkäufer.

Eine Gegenüberstellung der Behandlungen, die die Verfügungsgewalt und die eigene Rechnung in der Rechtsprechung erfahren haben, läßt wiederum erkennen, wieviel mehr die Verfügungsmacht zur Auslegung des Halterbegriffs geeignet ist. Weiterhin zeigt die Art, in der die „eigene Rechnung" Anwendung findet, daß sie als Merkmal für den Kraftfahrzeughalterbegriff ebenso versagt, wie es die Versuche, sie zu begründen, getan haben. Schrifttum und Rechtsprechung zeigen, daß man sich leicht über sie hinwegsetzen kann, ohne zu unbilligen Ergebnissen zu gelangen.

I E Ich komme somit zu dem Ergebnis, als Kraftfahrzeughalter denjenigen anzusehen, der die umfassende tatsächliche Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug hat[48]). Voraussetzung ist dabei, daß er die Befugnisse selbständig ausübt und nicht einzelnen Anweisungen zu folgen hat. Seine Selbständigkeit muß den Grad erreichen, daß er als der für die Anordnungen Verantwortliche erscheint. Im einzelnen ist auf das zu verweisen, was bei der Erklärung der herrschenden Begriffsbestimmung zu dem Merkmal Verfügungsgewalt gesagt ist[49]).

I E 1 Es sei hier noch erwähnt, daß es zur Begründung der Haltereigenschaft nicht darauf ankommt, ob jemand die tatsächliche Herrschaft für eine „gewisse Dauer" erlangt. Ob jemand die Verfügungsgewalt über ein Fahrzeug in der Weise erlangt, daß er als Halter zu gelten hat, hängt nicht davon ab, für welche Zeitspanne er es benutzt. Sondern das bestimmt sich nur nach dem Umfange seines Bestimmungsrechts über das Fahrzeug. Man denke z. B. an Fälle, wo jemand Kraftfahrzeuge ankauft und sie alsbald weiterveräußert.

I E 2 Die tatsächliche Verfügungsgewalt verweist auf die Lehre vom Besitz (§§ 854 ff. BGB.). Der Besitz des Fahrzeugs wird auch in der Regel auf den Halter verweisen. Doch genügt er nicht zu einer allgemein gültigen Begriffsbestimmung. Besitzer eines Kraftfahrzeuges ist nicht gleichbedeutend mit Halter des Kraftfahrzeuges. Gegenüber dem unmittelbaren Besitzer bezeichnet der Halter einen weiteren Personenkreis. Denn nicht jede Überlassung an Dritte, die den Verlust des unmittelbaren Besitzes herbeiführt, hat auch den Verlust der Haltereigenschaft zur Folge. Der mittelbare Besitz (§ 868 BGB.) kann zur Auslegung des Halter-

---

[48]) Zustimmend Leonhard, Schuldrecht II, S. 612; Bürgerliches Recht, S. 110 F 2 A.

[49]) Vergl. I A 3 a.

begriffs nicht herangezogen werden, da er durch ein mit dem unmittelbaren Besitzer abgeschlossenes Rechtsverhältnis vermittelt wird. Die Haltereigenschaft bestimmt sich aber, wie schon wiederholt ausgeführt worden ist, nur nach tatsächlichen Gesichtspunkten: von den über das Kraftfahrzeug abgeschlossenen Verträgen ist sie nicht abhängig. Somit kann der Besitz ebenfalls nicht als Auslegungsmerkmal dienen.

I E 3 Die hier entwickelte Begriffsbestimmung kommt den zu Anfang der Untersuchungen aufgestellten Forderungen nach. Sie bedeutet gegenüber der herrschenden Definition eine Vereinfachung, deren besonderer Wert in der Vermeidung der bei der herrschenden Definition auftretenden Schwierigkeiten liegt. Da sie nur ein Begriffsmerkmal aufweist, kann ein Zweifel, ob die eine oder die andere Person Halter ist, nicht entstehen. Denn nur der Inhaber der tatsächlichen Herrschaft ist der Halter; haben mehrere die Verfügungsgewalt inne, so sind sie Mithalter und haften als Gesamtschuldner. Dadurch, daß das geldliche Interesse aus der Begriffsbestimmung ausgeschaltet ist, werden viele bisherige Zweifelsfälle vermieden. So z. B. beim Verkauf unter Eigentumsvorbehalt und bei der Sicherheitsübereignung. Es ist bei dieser Formulierung des Begriffes klar, daß Käufer und Sicherheitsgeber Halter sein müssen, obwohl die Vertragsgegner ein geldliches Interesse an den Fahrzeugen haben. Bei Miete oder Leihe wird die Entscheidung bei verständiger Deutung des Begriffes „Verfügungsgewalt" nicht schwer sein: hierbei wird es stets von Bedeutung sein, ob das Fahrzeug mit oder ohne Führer übergeben wird; ob der Mieter Verfügungsmacht erlangt, ist aus der Art der Überlassung zu entscheiden. Oft werden in diesen Fällen beide als Halter erachtet werden müssen. Es ist zuzugeben, daß bei diesen Überlassungen die Entscheidung trotz der vereinfachten Definition schwierig sein kann. Aber dieselben Schwierigkeiten tauchen ebenso bei der herrschenden Lehre auf. — Große Erleichterungen bietet diese Begriffsbestimmung im Gesellschaftsrecht. Wer ist Autohalter des Fahrzeugs einer Gesellschaft? Es ist hier zu erinnern an die Hamburger Amtsgerichtsentscheidung vom 16. Januar 1929 [50]. Diese sah den stillen Gesellschafter als Halter an, denn es genüge, wenn der Gebrauch mit auf Kosten des als Halter in Anspruch Genommenen gehe. Da der stille Gesellschafter nach § 337 HGB. am Verlust beteiligt sei — der Haftungsausschluß des § 335 HGB. beziehe sich nur auf Handelsgeschäfte —, so sei durch Verluste der Gesellschaft sein Gewinnziehungsrecht beeinträchtigt, das erfolge hier durch die Schadensersatzpflicht. Somit gehe der Betrieb mit auf seine Kosten. Dieser Entscheidung ist

[50] Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift 1929, Ausgabe B, S. 455.

nicht beizustimmen: der stille Gesellschafter, der auf den Betrieb der Fahrzeuge keinen Einfluß hat, kann nicht dafür als Halter haftbar gemacht werden. Bei der hier vorgeschlagenen Fassung entscheidet sich die Frage, wer als Halter der Kraftfahrzeuge einer Gesellschaft zu gelten hat, nicht danach, ob durch die Schadensersatzpflicht sein Gewinnanteil beeinträchtigt wird oder nicht. Es genügt vielmehr festzustellen, wer die tatsächliche Herrschaft über die Fahrzeuge ausübt; das wird sich aus der Geschäftsverteilung unter den Gesellschaftern leicht erkennen lassen. Damit sind auch im Gesellschaftsrecht die bisherigen Schwierigkeiten der Halterfrage vermieden.

I F Trotz dieser vereinfachten Begriffsbestimmung sind aber noch manche Mängel nicht behoben. Besonders bleiben die Schwierigkeiten für den Verletzten bestehen: es ist ihm sehr oft nicht möglich, zu erkennen, wer die zum Halterbegriff notwendige Verfügungsmacht hat. Aber diese Gefahr ist hier gegenüber der gegnerischen Begriffsbestimmung wesentlich gemindert; denn die Verfügungsgewalt ist weit eher feststellbar als die Kostenfrage, die Außenstehenden oft ganz unerkennbar ist. Endlich werden sich auch bei unserer Begriffsbestimmung noch Grenzfälle ergeben, so insbesondere in den Fällen, in denen der Halter das Fahrzeug einem Dritten für einige Zeit überläßt. Diese Mängel sind bedingt durch die Vieldeutigkeit des Begriffes „Halter": es wird sich kaum eine Bestimmung des Ausdrucks finden lassen, die alle Zweifel ausschließt und darüber hinaus auch den Verletzten ohne weitere Schwierigkeiten den ersatzpflichtigen Halter erkennen läßt.

I F J Von dieser Erkenntnis ausgehend schlägt S i e b u r g[51]) vor, den Halter durch einen festen Rechtsbegriff zu ersetzen. Er schlägt die Ausdrücke des österreichischen Rechts „Eigentümer" und des französischen Rechts „in Obhut haben" vor. Dieser letzte Begriff ist ebenso unbrauchbar wie der Halterbegriff. Denn es wird sich nicht leichter feststellen lassen, wer das Fahrzeug in seiner Obhut hat, als wer die Verfügungsgewalt darüber hat. Die Zweifelsfälle werden hier ebenso häufig sein.

Ebenso wenig ist der Vorschlag, die Haftpflicht dem Eigentümer aufzuerlegen, geeignet, eine Verbesserung der Haftpflichtbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes zu erreichen. Zwar wird sich der Eigentümer eines Kraftfahrzeuges im allgemeinen leicht feststellen lassen; doch gibt es besonders in unserem heutigen Wirtschaftsleben viele Fälle, in denen es zu großen Unbilligkeiten führen würde, wollte man den Eigentümer für haftbar erklären. Man denke an die Sicherheitsübereignung und die Verkäufe unter Eigentumsvorbehalt. Kein Mensch wird sich mehr zur Sicherung

---

[51]) I s a a c - S i e b u r g, S. 158.

verliehener Gelder ein Kraftfahrzeug übereignen lassen, wenn er dann für seinen Betrieb haften soll. Ohne Sicherheit wird er sein Geld nicht weggeben, und der Darlehenssucher wird oft keine anderen Sicherheiten bieten können. Der Erfolg wäre der, daß er trotz des Wertes, den er in Händen hat, kein Darlehen aufnehmen kann. Ähnliche Schwierigkeiten bieten noch die Fälle, in denen der Eigentümer seinen Wagen einem anderen völlig zur Verfügung stellt, so daß er nach der heutigen Rechtslage seine Halteeigenschaft verliert, ein Fall, der häufig zwischen Firmen und ihren Direktoren eintritt. Man könnte diesen Mängeln dadurch begegnen, daß man in solchen Fällen den Eigentümer durch Ausnahmebestimmungen von der Haftpflicht befreit. Doch damit gibt man auch den gesuchten Vorteil auf, einen klaren Rechtsbegriff geschaffen zu haben. Denn wie soll der Verletzte erkennen, ob und welches Verhältnis zwischen dem Eigentümer und einem Dritten besteht. Wieder wäre die Gefahr, daß der Ersatzberechtigte erst nach einigen erfolglosen Prozessen auf den richtigen Verpflichteten stößt.

I F 2 Aus diesen Gründen schlägt Arndt[52]) vor, man solle de lege ferenda die Haftpflicht dem auferlegen, für den das Kraftfahrzeug zugelassen ist. Bis zur Neufassung der Kraftfahrzeugverkehrsordnung vom 10. Mai 1932 stand dem der Inhalt des § 5 KVO. entgegen. Denn danach war der Eigentümer des Fahrzeugs verpflichtet, die Zulassung zu beantragen. Das wäre also darauf hinausgekommen, daß haftpflichtig der Eigentümer ist. Es hätten sich damit wieder die vorbesprochenen Schwierigkeiten und Unbilligkeiten ergeben. Der Eigentümer, der ordnungsgemäß die Zulassung des Fahrzeuges für sich beantragte, obwohl er vielleicht gar nichts mit der Verwendung desselben zu tun hatte, hätte für die Unfälle haften müssen. Durch die Änderung der Verordnung sind diese Bedenken zum größten Teil beseitigt. § 2, 4 KVO. bestimmt heute, daß die dem Eigentümer auferlegten Pflichten im Falle der Sicherungsübereignung dem im unmittelbaren Besitze des Kraftfahrzeuges bleibenden Übereigner, im Falle der Veräußerung des Kraftfahrzeugs unter Eigentumsvorbehalt dem Erwerber obliegen. Damit wird erreicht, daß die Zulassungspflicht in vielen Fällen von dem Eigentümer auf den tatsächlichen Benutzer übergeht. Der Vorschlag wird damit zumeist zu einem billigen Ergebnis führen; er berücksichtigt aber allein die Interessen des Verletzten.

I F 3 Eine Lösung dieser Fragen bietet sich durch die Erfüllung einer vielfach erörterten Forderung, nämlich durch die Einführung eines Haftpflichtversicherungszwanges. Es ist hier

---

52) Arndt in RdK. 1930, S. 156.

nicht auf die Erörterungen über die Vor- und Nachteile der obligatorischen Haftpflichtversicherung einzugehen. Es genügt, hier darauf hinzuweisen, daß sie im Rechtsleben nichts neues darstellt. Sie besteht für Kraftfahrzeuge schon in vielen ausländischen Rechten, findet sich aber auch im deutschen Recht. So bestimmt § 29 Luftverkehrsgesetz, die Zulassung oder Genehmigung solle von dem Nachweis einer Haftpflichtversicherung abhängig gemacht werden; dasselbe findet sich im § 14 der Kraftfahrlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 für die Genehmigung von Kraftfahrlinien.

Der preußische Innenminister hat in einer Verfügung die Polizeibehörden angewiesen, die Erlaubnis zum Kraftdroschkenbetrieb nur beim Nachweis einer Haftpflichtversicherung zu erteilen und von den bisherigen Erlaubnisempfängern Beibringung eines solchen Nachweises zu verlangen. In Vorträgen und Aufsätzen[53]) ist die Zwangshaftpflichtversicherung wiederholt stark gefordert und die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit so gut begründet worden, daß sie hier als eine Tatsache behandelt werden kann, mit deren Bestehen demnächst zu rechnen ist: sie kann also hier als Vorschlag zur Klärung der Halterfrage herangezogen werden.

Im folgenden ist in großen Zügen der Aufbau der Zwangsversicherung darzulegen, um dann an Hand daran zu zeigen, wie sich dadurch die Schwierigkeiten, die heute der Halterbegriff bietet, umgehen lassen.

Es fragt sich zunächst, in welcher Weise der Zwang zu gestalten ist. Nach § 1 KFG. muß ein Kraftfahrzeug, das auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Betrieb genommen werden soll, behördlich zugelassen sein. Die Pflicht, das Fahrzeug zur Zulassung anzumelden, liegt dem Eigentümer, dem Sicherheitsgeber, oder, beim Eigentumsvorbehalt, dem Erwerber ob (§§ 5; 2, 4 KVO.). Die Behörde darf dem Verpflichteten den Zulassungsschein nur erteilen, wenn er den Nachweis bringt, daß er für das Kraftfahrzeug eine Haftpflichtversicherung eingegangen ist. Doch muß auch Vorsorge dafür getroffen werden, daß der Verpflichtete nicht die Versicherung nach Empfang der Zulassungsbescheinigung wieder kündigt, oder daß die Gesellschaft infolge nicht rechtzeitiger Zahlung der Prämie von ihrer Verpflichtung befreit wird. Dem ist leicht abzuhelfen. Der Versicherungsgesellschaft, die in die Zulassungsliste eingetragen wird, wird die Pflicht auferlegt, Kündigungen oder ordnungswidrige Zahlungen des Versicherungsnehmers der Zulassungsbehörde mitzuteilen, anderenfalls sie trotzdem ihrer Verpflichtung nachkommen muß. Zeigt die Gesellschaft

---

[53]) Alexander in RdK. 1928, S. 308; Arndt in RdK. 1930, S. 162; Dubelmann in RdK. 1927, S. 229; Fischer in RdK. 1930, S. 277; Isaac in RdK. 1927, S. 153; 1930 S. 183; Jonas in RdK. 1930, S. 489; Lebrecht in RdK. 1927, S. 107.

der Behörde das Erlöschen des Versicherungsvertrages an, so hat diese den Verpflichteten zur sofortigen Wiederherstellung desselben aufzufordern. Kommt er dem nicht nach, so hat sie ihm Zulassungsschein und Kennzeichen zu entziehen. Es ist hier an eine dem § 35 KVO. entsprechende Bestimmung zu denken, oder besser noch eine dem § 11 KStG., wonach die Behörde Zulassungsschein und Kennzeichen bei Nichtzahlung der Steuern auf Antrag der Steuerbehörde einzuziehen hat. Eine dem § 6 Absatz VII KVO. nachgebildete Bestimmung würde hierbei Härten vermeiden, wenn nämlich die Behörde Zulassungsschein und Kennzeichen während einer gewissen Dauer für den Inhaber der Zulassung aufzuheben hat.

Die Ursache zu der Forderung des Haftpflichtversicherungszwanges liegt in dem sich heute immer häufiger wiederholenden Umstande, daß die Verwirklichung des Ersatzanspruchs an der Zahlungsunfähigkeit des Halters scheitert. Dazu kommt die große Anzahl der Unfälle. Will man den mit der Einführung der obligatorischen Haftpflichtversicherung verfolgten Zweck vollkommen erreichen, so muß durch das Gesetz dafür gesorgt werden, daß auch alle Unfälle durch die Versicherung gedeckt werden. Es genügt daher nicht, daß die Versicherungsgesellschaft nur für die Ersatzpflicht des Halters eintritt. Die Versicherung muß auch den Fall des § 7 Absatz III KFG. mit umfassen. Die Versicherung muß gleichsam dinglich auf dem Fahrzeug ruhen. Es ist nicht zu befürchten, daß dadurch die Versicherungsgesellschaften zu stark belastet und zu einer besonderen Erhöhung der Prämien gezwungen werden. Denn der Halter haftet für Schäden, die bei einer unbefugten Benutzung entstanden sind, wenn die Benutzung durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Das wird aber zumeist der Fall sein, besonders da nach § 4 KVO. das Fahrzeug eine Vorrichtung enthalten soll, die zur Verhinderung solcher Benutzung geeignet ist. Die Anzahl der von der Versicherung zu tragenden Schadensfälle wird daher durch die Einbeziehung der Schwarzfahrten unter die Versicherung nicht sonderlich erhöht.

Es besteht weiterhin die Gefahr, daß der Verletzte deshalb nicht zu seinem Ersatz kommt, daß entweder die Gesellschaft von ihrer Verpflichtung frei ist, weil der Versicherungsnehmer den Schaden nicht rechtzeitig oder ordnungsgemäß mitgeteilt hat, oder daß ein weiterer Gläubiger des Verpflichteten dessen Anspruch gegen den Versicherer nach seiner Entstehung gepfändet hat, ehe der Verletzte ihn sich konnte überweisen lassen. Doch auch dem ist abzuhelfen, indem man dem Verletzten einen direkten Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft gibt und zwar schon im Zeitpunkt des Unfalls, nicht erst, wenn sein Anspruch gegen den Halter durch rechtskräftiges Urteil festgestellt ist. Dement-

sprechend ist ihm dann auch die Pflicht aufzuerlegen, die Versicherungsgesellschaft von dem Schadensfall und der Höhe des Schadens zu benachrichtigen. Diese Abweichungen von dem Versicherungsvertragsgesetz sind unumgänglich, soll die Einführung des Versicherungszwanges wirklich den erwünschten Erfolg herbeiführen.

Hinsichtlich der Frage, wen die Versicherungspflicht treffen soll, kann man dieser Regelung den Vorwurf machen, sie leide an denselben Fehlern wie die Vorschläge, die Haftpflicht an die Zulassung zu binden. Jedoch ist die Lage hier eine ganz andere. Bei jener Regelung ist derjenige, für den das Fahrzeug zugelassen ist, verpflichtet, dem durch einen Betriebsunfall Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Er hat keine Möglichkeit, sich von dieser Verpflichtung zu befreien. Wohl kann er mit dem Benutzer vertraglich vereinbaren, daß dieser ihm einen solchen Schaden zu ersetzen habe; der Anspruch des Verletzten bleibt aber gegen ihn gerichtet. Und ob ihm gegebenen Falls seine Vertragsgegner den Schaden ersetzen können, dafür fehlt ihm jede Gewähr. — Bei der hier vorgeschlagenen Regelung ist der Inhaber der Zulassung verpflichtet, die Versicherungsprämie zu zahlen, anderenfalls ihm Zulassungsschein und Kennzeichen entzogen werden. Vereinbart er nun mit seinen Vertragsgegnern, daß sie während der Zeit ihrer Benutzung die Prämien tragen sollen, so kann er sich damit von jeder Zahlungspflicht befreien. Der Benutzer hat die Prämie direkt der Versicherungsgesellschaft zukommen zu lassen; bezahlt er nicht, so wird die Zulassung eingezogen. Den Schaden dadurch hat aber hauptsächlich er, da er nun das Kraftfahrzeug nicht mehr im Verkehr verwenden darf. Oder aber er hat kein Interesse an dem Betriebe des Fahrzeugs, dann wird er es zurückgeben. Die Unbilligkeit, die der erstbesprochene Vorschlag enthält, ist hier ausgeschaltet; der Inhaber der Zulassung braucht nur dann zu zahlen, wenn er das Fahrzeug selbst benutzt.

Durch eine einfache Erweiterung der Zulassungsbestimmungen kann in diese Fragen fördernd eingegriffen werden. Es empfiehlt sich nicht, die Zulassungspflicht in Hinblick auf die obligatorische Haftpflichtversicherung an eine andere Person zu binden. Denn welche Bezeichnung der Person soll man wählen? Der Halterbegriff hat versagt; versucht man hierfür einen klaren, entsprechenden Ausdruck zu finden, so ist man bei denselben Schwierigkeiten angelangt wie im Kraftfahrzeuggesetz. Eine viel einfachere Lösung bietet die Einführung einer weiteren Spalte in der Zulassungsliste, wie sie Müller[54]) fordert. Der Inhaber der

[54]) Müller, S. 555.

Zulassung wird verpflichtet. langfristige Überlassungsverhältnisse und ähnliches zur Eintragung in diese Spalte anzumelden mit genauer Angabe des Dritten. Dann kann die Behörde im Falle der Zahlungsversäumnis dem Inhaber der Zulassung und dem Benutzer die Entziehung der Zulassung androhen. so daß beide früh genug in der Lage sind. ihre Entscheidungen bezüglich der weiteren Regelung zu treffen. Es wird dadurch auch vermieden. daß der Inhaber der Zulassung oder der Benutzer, je nachdem wer die Prämienzahlung übernommen hat. durch die Nachlässigkeit des anderen plötzlich vor die vollendete Tatsache gestellt wird. daß das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen ist.

Es ist nicht notwendig. den in der neuen Spalte eingetragenen Benutzer gesetzlich zu verpflichten. die Umschreibung der Zulassung auf sich zu bewirken. wie es § 6 Absatz VI KVO. für den Eigentumswechsel vorschreibt. Ebenso wenig ist es erforderlich. den Benutzern gesetzlich die Eingehung der Versicherung aufzuerlegen: man kann die Entscheidung darüber. wer die Prämien zahlen soll. in der Hand der Parteien belassen: der Zwang trifft in jedem Fall den Benutzer als den an der Verwendungsmöglichkeit des Kraftfahrzeugs Interessierten. Hingegen wäre zu erwägen. den Parteien die Möglichkeit. nicht die Pflicht. zu geben. die Zulassung auf den Benutzer zu übertragen.

Insoweit ein Überblick. wie die obligatorische Haftpflichtversicherung zu gestalten ist. Durch ihre Einführung in dieser Form wird bei der weitaus größten Anzahl der Kraftfahrzeugunfälle die Frage nach dem haftpflichtigen Halter vermieden. Wird jemand bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges verletzt. so stellt er bei der Zulassungsbehörde den Inhaber der Zulassung und, was für ihn viel wichtiger ist. die Gesellschaft fest. bei der der Zulassungsinhaber versichert ist. Er teilt ihr den Unfall und den entstandenen Schaden mit und verlangt von ihr Ersatz desselben. Dafür ist es ganz gleichgültig. wer als Halter des Kraftfahrzeuges anzusehen ist. Doch kann diese Frage in dreierlei Hinsicht wieder Bedeutung erlangen: Einmal. wenn das Kraftfahrzeug nicht zugelassen und somit auch nicht versichert ist: zweitens. wenn der Schaden vorsätzlich herbeigeführt worden ist: endlich kann es auf den Halterbegriff ankommen. wenn der Versicherer einwendet. der Unfall beruhe auf einem unabwendbaren Ereignis und falle nicht unter das Gesetz.

Grundsätzlich müssen alle Kraftfahrzeuge. die auf öffentlichen Wegen in Betrieb genommen werden. zugelassen sein (§ 1 KFG.). Es mag einzelne Fälle geben. in denen Kraftfahrzeuge ausschließlich auf nicht öffentlichen Wegen in Betrieb sind. Doch wird bei ihnen der Halterbegriff keine Schwierigkeiten bieten: das Kraftfahrzeug wird hier zumeist zu einem großen

Unternehmen gehören, aus dessen Geschäftsverteilung sich der Inhaber der tatsächlichen Verfügungsgewalt über die Kraftfahrzeuge leicht feststellen lassen wird. Die Umgehung des Halterbegriffs ist hier daher nicht erforderlich. — Dasselbe Bild ergibt sich bei den Kraftfahrzeugen, für die der Reichsverkehrsminister eine Ausnahme von der Zulassungspflicht bestimmt hat (§ 1 KFG.). Denn das sind entweder solche, die als langsam fahrende nach § 8 KFG. nicht unter das Gesetz fallen, oder es sind solche, die mit dem Straßenverkehr nicht oder nur selten in Berührung kommen wie Kraftschlitten, Motorpflüge und ähnliche[55]). Bei letzteren liegen die wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen so klar auf der Hand, daß bei ihnen keine Zweifel bezüglich der Halterfrage aufkommen können. — Endlich sind noch die Fälle in Betracht zu ziehen, in denen ein nicht zugelassenes Kraftfahrzeug vorschriftswidrig in Betrieb genommen wird. Gegen solche Fälle ist jedoch Vorsorge getroffen durch die scharfen Strafbestimmungen des § 23 KFG. Verstöße gegen die Zulassungspflicht lassen sich leicht ermitteln: gemäß § 7 KVO. muß jedes auf öffentlichen Wegen verkehrende Kraftfahrzeug das polizeiliche Kennzeichen tragen, ein solches wird nur für zugelassene Fahrzeuge erteilt. Die unbefugte Benutzung von Nummerschildern ist ebenfalls unter schwere Strafe gestellt (§ 25 KFG.). Die seltenen Fälle, daß ein Unfall durch ein nicht zugelassenes Fahrzeug verursacht wird, bedürfen daher bei der Untersuchung der Frage, ob durch die Einführung eines Versicherungszwanges die Halterfrage vermieden wird, keiner besonderen Beachtung.

Wird der Schaden vorsätzlich herbeigeführt, so ist die Versicherungsgesellschaft von ihrer Verpflichtung frei (§ 152 VVG.). Der Zweck des Haftpflichtversicherungszwanges ist der, es zu vermeiden, daß die Ersatzansprüche des Verletzten an der Zahlungsunfähigkeit des Halters scheitern. Ein vorsätzlich Verletzter kann wohl besonders verlangen, daß er bei solchen Schutzbestimmungen Berücksichtigung findet. Man darf aber den Grundsatz nicht überspannen und muß die Sache auch von der anderen Seite aus betrachten. Es ist daher nicht zu empfehlen, den § 152 VVG. aufzuheben und die Versicherung auf vorsätzlich herbeigeführte Unfälle auszudehnen. Es widerspricht jedem Rechtsempfinden, daß sich jemand für vorsätzliche Schadensstiftung versichern könnte. Wie die Erfahrung lehrt, sind diese Fälle sehr selten; die Strafbestimmungen über vorsätzliche Körperverletzung (§§ 223 f. StGB.) und über vorsätzliche Sachbeschädigung (§ 303 StGB.) gewähren einen hinreichenden Schutz. Ihre Berücksichtigung bei der hier aufgeworfenen Frage ist daher ebenfalls nicht notwendig.

---

[55]) Vergl. § 2, 3 KVO.

Ein Ereignis ist dann unabwendbar, wenn es durch die äußerste Sorgfalt des Halters und des Führers nicht abgewendet werden konnte; insbesondere ist ein Ereignis unabwendbar, wenn es auf dem Verhalten des Verletzten, eines nicht betriebsbeschäftigten Dritten und eines Tieres beruht und Halter und Führer dabei die gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Will der Versicherer seine Verpflichtung mit dem Einwand ausschließen, der Unfall beruhe auf einem unabwendbaren Ereignis, so muß er die Beobachtung der gebotenen Sorgfalt durch den Halter nachweisen. Hier läßt sich die Frage nach dem Halter nicht vermeiden. Doch ist auch in diesen Fällen die Umgehung der Halterfrage nicht so sehr erforderlich. Die Forderung, den Halterbegriff durch einen klareren zu ersetzen, ist in erster Linie aufgestellt, um dem Verletzten zu helfen. Man wollte vermeiden, daß der Verletzte erst nach einigen erfolglosen Prozessen auf den richtigen Verpflichteten stieß. Bei der Frage nach dem unabwendbaren Ereignis ist es hingegen Sache des Ersatzverpflichteten, der Versicherungsgesellschaft, den Halter nachzuweisen. Das wird ihr in der Regel leicht fallen, da Versicherer und Versicherungsnehmer daran Interesse haben, um die Zahlungspflicht der Gesellschaft auszuschließen. Somit steht auch dieser Grund dem Vorschlage, den Schwierigkeiten des Halterbegriffs durch die Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung zu entgehen, nicht entgegen.

Dieser Vorschlag bietet neben den durch den Versicherungszwang unmittelbar gewährten Vorteilen noch denjenigen, daß er der Forderung, die durch den Halterbegriff entstandene Rechtsunsicherheit zu beseitigen, nachkommt, ohne eine Gesetzesänderung notwendig zu machen. Das hat seinen besonderen Wert in dem schon mehrfach erwähnten Umstande, daß es schwer fallen wird, den Halterbegriff durch einen besseren, alle Zweifel ausschließenden Begriff zu ersetzen. Er bedeutet zwar keine vollkommene Lösung der Frage; die durch ihn gebotenen Verbesserungen und Erleichterungen im Kraftfahrzeugrecht sind jedoch nicht zu verkennen.

II. Die beim Betrieb beschäftigten Personen.

Von dieser Personengruppe ist im Absatz II des § 7 KFG. die Rede. Es heißt dort:

> Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Der Halter soll somit für das Verhalten der beim Betrieb beschäftigten Personen in gleicher Weise einstehen, wie er für die mechanischen Fehler seines Fahrzeuges haftet. — Welche Personen haben nun als beim Betriebe beschäftigt zu gelten? Wie weit ist diese Gruppe zu fassen? Zur Erörterung dieser Frage ist es notwendig, zunächst den Begriff „Betrieb" auf seine Bedeutung hin zu untersuchen.

II A Das Kraftfahrzeuggesetz erwähnt diesen Begriff in derselben Vorschrift noch einmal. Es heißt am Anfang des ersten Absatzes: Wird dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs . . . . Der Betrieb ist Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 7 KFG. Es erscheint geeigneter, bei den Untersuchungen von dieser Stelle auszugehen und die hier zu erörternde Frage in die Form zu fassen: Wann ist ein Kraftfahrzeug in Betrieb?

II A 1 a Das Gesetz gibt auf diese Frage keine Antwort. Auch die Entwürfe und die Motive[56]) bieten kaum Anhaltspunkte für die Auslegung. Der erste Entwurf brachte die Fassung „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs". Man hatte diesen Begriff aus dem § 1 RHG. übernommen („bei dem Betriebe einer Eisenbahn"): damit sollte die Anwendbarkeit der zu dieser Vorschrift ergangenen Rechtsprechung und des sie betreffenden Schrifttums auf das neue Gesetz erreicht werden. Der zweite Entwurf änderte diesen Vorschlag ab in die Worte „durch ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug". Doch erfolgte diese Abänderung ohne jede

---

[56]) Zitiert bei Isaac, S. 61; Isaac-Sieburg, S. 126.

Begründung. Die Reichstagskommission wählte die Fassung des ersten Entwurfes, die dann auch endgültig ins Kraftfahrzeuggesetz aufgenommen worden ist.

II A 1 b Die herrschende Lehre geht bei der Auslegung des Betriebsbegriffes im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes von dem Zweck des Gesetzes aus[57]). Man erblickt den Zweck des Gesetzes in dem Schutz des Publikums vor den erhöhten Gefahren des Eisenbahnbetriebes durch verschärfte Haftung des Unternehmers. Dementsprechend wird als Betrieb einer Eisenbahn der Inbegriff derjenigen Funktionen angesehen, die ihm seine besondere Gefährlichkeit verleihen.

II A 2 a Eine direkte Anwendung dieser Begriffsbestimmung auf das Kraftfahrzeuggesetz erscheint mir nicht möglich[58]). Der Betrieb einer Eisenbahn ist ein ganz anderer als der Betrieb eines Kraftfahrzeugs. Beim Eisenbahnbetrieb handelt es sich um eine Sachgesamtheit, beim Kraftfahrzeugbetrieb dagegen um den Betrieb eines einzelnen Kraftfahrzeuges[59]). Ein durchschlagender Grund für diese Auffassung ist aus den anfangs wiedergegebenen Entwürfen und Motiven zum § 7 KFG. zu ersehen. Es ist dort schon gezeigt worden, daß der Vorschlag des ersten Entwurfes, den „Unternehmer" für die Unfälle haftbar zu machen, mit der Begründung abgelehnt worden ist, daß man beim Betriebe eines einzelnen Kraftfahrzeuges nicht von einem „Unternehmen" sprechen könne. Weiterhin spricht der Wortlaut des Gesetzes für diese Auslegung. Der Wortlaut weist nicht auf den Inbegriff der Funktionen eines Unternehmens hin. Bei dem Ausdruck „Betrieb einer Eisenbahn" ist das etwas ganz anderes. Hier wird niemand an den einzelnen Eisenbahnzug denken; beim Kraftfahrzeug wird man dagegen stets den Begriff rein wörtlich als den Betrieb eines, nämlich des einzelnen Fahrzeugs auffassen. Der Umstand, daß die Reichstag-kommission den Ausdruck „durch ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug" ablehnte, ist kein Gegengrund. Denn sie hat an seine Stelle einen ihm gleichartigen Begriff gesetzt. Der „Betrieb eines Kraftfahrzeugs" ist nicht gleichzusetzen mit „Kraftfahrzeugbetrieb"[60]). Hätte die Kommission eine dahingehende Änderung vorgenommen, so hätte darin allerdings eine starke

---

[57]) Eger RHG., S. 3 ff.; 10 ff.; Höpfel, S. 84; Isaac-Sieburg, S. 128; Kirchner, S. 55 ff.; v. Schimpff, S. 35 ff.

[58]) a. A. Eger AG., S. 58, 63; Gordan, S. 29 ff.; JW. 1930 S. 2856; 1932 S. 782 ff.; RG. 126, 333.

[59]) Enneccerus § 246 I 2 b; Höpfel, S. 84; Isaac, S. 66; Isaac-Sieburg, S. 127; Müller, S. 224; Neukirch-Rosenmeyer, S. 12; v. Schimpff, S. 40; Schmid-Wagner, S. 81; Bezold in JW. 1929 S. 914 zu Nr. 7.

[60]) v. Schimpff, S. 40; gegenteilig Eger AG. S. 58.

Rechtfertigung für die hier abgelehnte Auffassung gelegen. Nicht aber ist eine solche zu ersehen aus der heutigen Fassung des § 7 KFG. — Zu erwähnen ist an dieser Stelle Egers Versuch[61]), die für das Reichshaftpflichtgesetz geltende Betriebsauslegung wenigstens dann auf das Kraftfahrzeuggesetz anzuwenden, wenn es sich um einen dem Eisenbahnbetrieb ähnlichen fahrplanmäßigen Automobilbetrieb handelt. Dieser Vorschlag ist undurchführbar. Man kann die Auslegung des Betriebes nicht vom einzelnen Fall abhängig machen. Wann sich ein Kraftfahrzeug in Betrieb befindet, ist eine objektive, in erster Linie von technischen Tatsachen abhängige Frage. Sie kann nicht davon abhängig gemacht werden, ob das den Unfall verursachende einzelne Fahrzeug zu einem umfangreichen Unternehmen gehört oder nicht.

Endlich sind noch die Gefahrenquelle und der Kreis der Personen, deren Schutz bezweckt ist, durchaus verschieden. Beim Eisenbahnbetrieb liegt die Gefahrenquelle in dem Zusammenwirken aller Funktionen, die zum Personen- und Warentransport erforderlich sind. Allerdings sind davon die rein kaufmännisch verwaltenden Tätigkeiten auszunehmen, was keiner weiteren Begründung bedarf[62]). Der Eisenbahnbetrieb bildet eine Einheit: die eine Tätigkeit wirkt auf die andere ein. Infolge des weitverzweigten, sich oft schneidenden Schienennetzes bedingt die Fahrt eines Zuges die Bewegungen aller anderen. Die bei einem auftretende Unregelmäßigkeit erstreckt ihre Wirkungen auf einen weiten Umfang des gesamten Unternehmens. Dies Ineinandergreifen aller Tätigkeiten rechtfertigt beim Eisenbahnunternehmen eine weitumfassende Auslegung des Betriebsbegriffes: es erfordert sie sogar. Diese Erscheinungen fehlen beim Kraftfahrzeugbetriebe. Selbst wenn man hier ein großes Unternehmen zum Vergleich heranzieht, so ist die Gefahrenquelle doch stets nur in dem Betriebe des einzelnen Kraftfahrzeugs zu ersehen. Ein Ineinandergreifen, Zusammenwirken wie bei der Eisenbahn, gibt es hier nicht. Die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge eines Omnibusunternehmens wird nicht dadurch beeinträchtigt, daß eins von ihnen nicht die fahrplanmäßig vorgeschriebenen Zeiten einhält, es nicht mehr verkehrssicher ist. Das Reichshaftpflichtgesetz schützt in erster Linie die beförderten Personen. Nur selten ist der Verletzte ein Außenstehender. Die Personen, deren Schutz bezweckt wird, sind somit fast nur solche, die in einer nahen, tatsächlichen Beziehung zu den Einrichtungen des Eisenbahnunternehmens stehen. Da man nun bei der Auslegung des Betriebsbegriffes von dem Zweck des Gesetzes ausgeht, und da die besondere Gefährlichkeit

---

[61]) Eger AG. S. 58 f.

[62]) Eger RHG. S. 3 ff.; v. Schimpff, S. 35 ff.

der Eisenbahn neben der Auswirkung technischer Fehler in der Beförderung großer Personenmassen auf verhältnismäßig kleinen Räumen — Bahnsteigen, Eisenbahnwagen — liegt, so ist die weite Auslegung des Betriebsbegriffes für den Bereich des Reichshaftpflichtgesetzes gerechtfertigt. Doch fehlt für die Übertragung dieser Grundsätze auf das Kraftfahrzeugrecht jegliche Grundlage. Dieses Gesetz gewährt seinen Schutz nur außenstehenden Personen, da § 7 KFG. keine Anwendung findet, wenn der Verletzte durch das Fahrzeug befördert wurde oder bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war (§ 8 Z. 1 KFG.).

II A 2 b Aus dem bisher Gesagten erhellt, daß eine Anwendung des für das Reichshaftpflichtgesetz gefundenen Betriebsbegriffes auf das Kraftfahrzeuggesetz nicht möglich ist. Es liegt nun nahe, die dort geleistete Arbeit sich wenigstens in der Weise zunutze zu machen, daß man die dort entwickelten Gedankengänge unter Einsetzung der entsprechenden Begriffe auf den Kraftfahrzeugbetrieb überträgt. Kann man von dem Zweck des Gesetzes ausgehen, um eine Definition des Kraftfahrzeugbetriebes zu finden[63]? Doch auch dies ist zu verneinen. Die Bejahung dieser Frage kann leicht dazu führen, daß man den Begriff „Kraftfahrzeugbetrieb" indentifiziert mit der „Auswirkung der dem Kraftfahrzeug eigentümlichen Gefährlichkeit auf das Publikum". Ein solches Ergebnis ist unhaltbar: denn der Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist eine objektive Tatsache, deren Begriffsbestimmung nur von technischen Gesichtspunkten aus zu beurteilen ist. Damit soll nicht gesagt sein, daß der Gefährdungsgedanke für die Auslegung des Betriebsbegriffes unbrauchbar sei. Ihm kann nur nicht die Bedeutung zugemessen werden, daß aus ihm der Betriebsbegriff ohne weiteres zu entnehmen ist. Auszugehen ist immer von technischen Gesichtspunkten. Liegt ein technisches Merkmal vor, und ist es zweifelhaft, ob es genügt, um den Betrieb des Fahrzeugs zu begründen, so wird die Heranziehung des Gefährdungsgedankens zur Lösung dieser Frage durchaus zweckdienlich sein. In solchen Fällen wird die Berücksichtigung des Gesetzeszweckes zu einem richtigen Ergebnis verhelfen. Voraussetzung muß aber immer sein, daß ein technisches Moment vorliegt: der Gefährdungsgedanke kann für die Frage nicht allein ausschlaggebend sein.

II A 3 Der Wortsinn des Begriffes[64] führt zu einem brauchbaren Ergebnis. „Betreiben" heißt so viel wie „ausüben": unter

---

[63]) Bejahend Eger AG. S. 63; Gordan, S. 29 f.; Isaac, S. 69; Isaac-Sieburg, S. 129; Schmid-Wagner, S. 73 ff.; JW. 1919 S. 104; RdK. 1928 S. 79; verneinend Müller, S. 228; Oberländer-Lohner, Lohner, S. 15; Bezold in JW. 1929 S. 911 zu Nr. 7; RG. 126 S. 33 (JW. 1930 S. 2856); Dungs in Recht 10 S. 104.

[64]) Isaac, S. 61; Isaac-Sieburg, S. 127.

„Betrieb" ist die gesamte, dem Gegenstand eigentümliche, seinen Zwecken dienende Tätigkeit zu verstehen. Hier zeigt sich nochmals ganz deutlich der Unterschied zwischen dem „Betriebe einer Eisenbahn" und dem „Betriebe eines Kraftfahrzeugs". Das Eisenbahnunternehmen ist eine Gesamtheit, ein Inbegriff vieler Anlagen, Gegenstände und Verrichtungen, deren Zweck die Beförderung von Personen und Sachen ist. Ihr Betrieb ist damit das Ineinandergreifen aller diesem wirtschaftlichen Zwecke dienenden Funktionen. Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist hingegen, wie oben gezeigt, der Betrieb der einzelnen Sache. Der Zweck dieser Sache ist die schnelle, nicht an Bahngeleise gebundene Fortbewegung; die ihm dienende Tätigkeit ist die Auslösung der motorischen Kräfte. Es ist nicht richtig, den Zweck des Kraftfahrzeuges in der Beförderung zu sehen[65], denn das ist nicht der technische Zweck, sondern schon seine wirtschaftliche Ausnutzung. In der Einwirkung der motorischen Kräfte zum Zwecke der Fortbewegung ist somit der „Betrieb eines Kraftfahrzeuges" zu sehen[66].

Bei Tätigkeit der Motorkräfte und durch sie verursachter Fortbewegung ist das Kraftfahrzeug ohne Zweifel in Betrieb. Es fragt sich nun aber, ob sich das Fahrzeug nur beim Vorhandensein dieser beiden Merkmale in Betrieb befindet, ob eins von ihnen oder sogar beide fehlen können, ohne daß dadurch der Betrieb entfällt, und unter welchen Umständen das der Fall sein kann. Zur Beantwortung dieser Fragen wird es sich empfehlen, eine systematische Untersuchung über den Beginn und die Beendigung des Betriebes anzustellen.

II A 1 a Wann beginnt der Betrieb eines Kraftfahrzeugs? Es muß sich zunächst um ein fertiges Kraftfahrzeug handeln[67]. So lange sich das Fahrzeug noch im Bau befindet, läßt sich naturgemäß noch nicht von dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges sprechen.

II A 1 b Gleichgültig ist es, ob sich das Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen[68] befindet oder nicht. Das ergibt sich schon aus dem Umstande, daß § 7 KFG. nicht von dem Betrieb auf öffentlichen Wegen oder Plätzen spricht, während das Gesetz in mehreren anderen Vorschriften[69] dies Erfordernis ausdrücklich

---

[65] v. Schimpff, S. 40; Schmid-Wagner, S. 83.

[66] Hallbauer, S. 8; Isaac, S. 61; Isaac-Sieburg, S. 128; Kirchner, S. 55 f.; Krause, S. 50 f.; Lechner, S. 48; Müller, S. 224; Oberländer-Innerlohner, S. 3; Schmid-Wagner, S. 83; v. Schimpff, S. 40 Peters in JW. 1926 S. 1996 zu Nr. 3; Bezold in JW. 1929 S. 914 zu Nr. 7.

[67] Müller, S. 224; Isaac, S. 69; Eger AG. S. 77.

[68] Isaac, S. 71.

[69] §§ 1, 2, 3, 6, 21, 23, 25 KFG.

aufstellt. Eger[70]) versucht die gegenteilige Ansicht damit zu begründen, es sei widersinnig, ein Kraftfahrzeug auf Privatwegen einer besonderen Haftpflicht, nicht aber besonderen Verkehrspolizeibestimmungen zu unterwerfen. Dieser Ansicht kann man zunächst entgegenhalten, daß die Entscheidung über die rein tatsächliche Frage nach dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges nicht von derartigen außenstehenden Momenten abhängig gemacht werden kann[71]). Weiterhin ist nicht einzusehen, weshalb die Notwendigkeit einer verschärften Haftpflicht von dem Erfordernis polizeilicher Verkehrsregelungen abhängig sein soll. Das Kraftfahrzeug behält seine ihm eigentümliche Gefährlichkeit auch, wenn es sich auf Privatwegen befindet. Dort ist nur die Möglichkeit ihrer Auswirkung geringer. Das Kraftfahrzeuggesetz bezweckt den Schutz des Publikums vor den erhöhten Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebes; die Polizeiverkehrsbestimmungen beabsichtigen die Vermeidung der durch das zufällige, ungeordnete Zusammentreffen vieler Menschen und Fahrzeuge entstehenden Gefahren. Es ist somit nicht der Schluß gerechtfertigt, daß dann, wenn keine Verkehrsregelung erforderlich ist, auch keine Notwendigkeit für eine verschärfte Haftpflicht besteht.

II A 4 c. Wie schon gesagt, befindet sich das Fahrzeug zweifellos in dem Augenblick in Betrieb, in dem Motor und Fahrzeug in Bewegung sind. Wie ist es jedoch, wenn nur der Motor läuft? Viele Schriftsteller[72]) unterscheiden hier zwei Fälle: Ist der Motor in der Absicht, eine Fahrt zu unternehmen, in Gang gesetzt worden oder ist er aus anderen Gründen angeworfen worden. Im ersteren Falle sehen sie in dem Anwerfen des Motors den Beginn des Betriebes, in dem letzteren Falle soll dagegen kein Betrieb vorliegen. Eine so verschiedenartige Behandlung äußerlich gleichliegender Fälle ist nicht möglich. Wie vorstehend gezeigt worden ist, beurteilt sich die Frage nach dem Betriebe einer einzelnen Sache, einer Maschine nach technischen Gesichtspunkten. Die Beantwortung dieser Frage kann nicht davon abhängig gemacht werden, zu welchem Zweck der Motor in Gang gesetzt worden ist. Ein subjektives Moment wie die Absicht des Fahrers kann für die Entscheidung der rein tatsächlichen, objektiven Frage, wann ist ein Kraftfahrzeug in Betrieb, nicht von Einfluß sein[73]). Die ungleiche Behandlung dieser beiden Fälle führt auch in ihren Folge-

---

70) Zitiert bei Isaac, S. 71.

71) Vergl. II A 4 c.

72) Hallbauer, S. 9, 211; Heucke, S. 25; Höpfel, S. 85; Kirchner, S. 55 f.; Krause, S. 50 f.; Leonhard, S. 612; Müller, S. 224; Neukirch-Rosenmeyer, S. 43; v. Schimpff, S. 43; Bezold in JW. 1929 S. 914 zu Nr. 7; Flad in LZ. 10 S. 1153.

73) Gordan, S. 31; Isaac, S. 70; Isaac-Sieburg, S. 132.

rungen zu einem unhaltbaren Ergebnis. Wird durch ein mit laufendem Motor stehendes Kraftfahrzeug ein Schaden verursacht, der nicht auf dem Verschulden des Halters oder einer beim Betrieb beschäftigten Person beruht, so kann der Verletzte nach dieser Ansicht Ersatz seines Schadens nur dann von dem Halter verlangen, wenn der Motor zum Zwecke einer Fahrt in Tätigkeit gesetzt worden war. Da der Betrieb des Kraftfahrzeuges klagebegründende Voraussetzung des Anspruchs aus § 7 KFG. ist, die der Kläger zu beweisen hat, so würde man nach dieser Ansicht von dem Verletzten verlangen, daß er zur Begründung seiner Ansprüche nachweist, welche Absicht der Fahrer beim Anwerfen des Motors gehabt hat. Daß ihm dadurch die Verwirklichung seiner Ansprüche häufig illusorisch gemacht wird, liegt auf der Hand. Doch davon ganz abgesehen, ist auch nicht zu verstehen, warum dem Verletzten der Schaden nur dann ersetzt werden soll, wenn der Motor in Fahrtabsicht angeworfen wurde. Es besteht kein Grund dafür, warum nur in dem einen Falle eine Haftpflicht des Halters begründet sein soll. Die Frage, ob sich ein mit laufendem Motor stehendes Kraftfahrzeug in Betrieb befindet oder nicht, kann somit nur einheitlich behandelt und beantwortet werden.

Der Betrieb beginnt mit dem Anwerfen des Motors. Die dem Kraftfahrzeug eigentümliche, seinen Zwecken dienende Tätigkeit ist das Tätigsein der motorischen Kräfte, der Zweck ist die Fortbewegung. Die oben dargelegte allgemeine Betriebsdefinition sagt nicht, daß Betrieb nur dann vorliegt, wenn der Zweck, dem die dem Gegenstande eigentümliche Tätigkeit dient, erreicht wird. Sie verlangt nur die Tätigkeit der den Zwecken des Gegenstandes dienenden Kräfte. Das heißt aufs Kraftfahrzeug übertragen: die Tätigkeit der der Fortbewegung dienenden Kräfte ohne Rücksicht darauf, ob die Fortbewegung im einzelnen Fall erfolgt oder beabsichtigt ist. Somit genügt zum Beginn des Betriebes, daß der Motor des Fahrzeugs in Gang gesetzt wird. Diese Entscheidung entspricht auch durchaus dem Sprachgebrauch: es wird niemand Bedenken haben, von einem Kraftfahrzeug, das mit laufendem Motor auf der Straße steht, zu sagen, daß es sich in Betrieb befindet.

II A 1 d Schwieriger ist die Entscheidung in dem Falle, wenn sich das Kraftfahrzeug in Bewegung befindet, ohne daß dies auf die motorische Kraft zurückzuführen ist. Denn wie eben gezeigt worden ist, ist das Entscheidende für den Betriebsbegriff die Tätigkeit des Motors. Auf die Erreichung des Zweckes, d. i. hier die Fortbewegung, kommt es nicht an. Streng logisch muß man daraus den Umkehrschluß ziehen, daß die Bewegung allein keinen

Betrieb des Fahrzeugs begründen kann. Diese Ansicht wird auch von einem großen Teil der Schriftsteller vertreten[74]. Ich halte sie jedoch in ihrer konsequenten Durchführung für unrichtig: man muß in einem Falle eine Ausnahme machen und bei der Erörterung dieses Falles dem Zwecke des Gesetzes das Hauptgewicht beimessen. Das widerspricht nicht den bisherigen Ausführungen[75], denn die Bewegung des Kraftfahrzeugs liegt hier als technisches Betriebsmerkmal vor: die Voraussetzung, unter der der Gefährdungsgedanke Berücksichtigung finden kann, ist gegeben. Ein Widerspruch mit den obigen Grundsätzen besteht dadurch somit nicht.

Betrachten wir zunächst den Fall, daß das Kraftfahrzeug von Tieren gezogen oder durch menschliche Kräfte bewegt wird. Hier liegt kein Betrieb vor. Werden vor ein Kraftfahrzeug Pferde gespannt, so ist es wie jedes andere Fuhrwerk zu beurteilen. Eger[76] will in solchen Fällen den § 7 KFG. dann Anwendung finden lassen, wenn der dabei entstehende Unfall in ursächlichem Zusammenhang mit der gemeinen Betriebsgefahr steht. So soll § 7 KFG. nicht Anwendung finden, wenn von einem von Pferden gezogenen Kraftfahrzeug ein Mensch überfahren wird, wohl aber, wenn dabei der Benzintank explodiert. Das ist nur dann richtig, wenn die Explosion verursacht ist durch das vorherige Laufen des Motors, also eine ursächliche Folge des vorhergegangenen Betriebes ist. Im anderen Falle ist der Unfall nicht anders zu behandeln, als wenn ein auf einem Fuhrwerk beförderter Benzintank explodiert. Dasselbe gilt, wenn das Fahrzeug durch menschliche Kräfte bewegt wird. Eine solche Bewegung ist keine dem Kraftfahrzeug eigentümliche. Hierbei liegt auch keine besondere Gefährdung des Publikums vor, die eine verschärfte Haftung erfordert.

Anders ist es dann, wenn der Fahrer das Kraftfahrzeug auf geneigter Bahn anlaufen läßt, ohne die motorischen Kräfte in Gang zu setzen. Man zweifelt nicht daran, daß sich das Fahrzeug dann in Betrieb befindet, wenn es durch die motorische Kraft an die geneigte Bahn herangefahren ist und dann der Motor ausgeschaltet wird[77]. Denn hier ist die Bewegung auf das Einwirken der Motorkräfte zurückzuführen. Im ersteren Falle lehnt man

---

[74]) Hallbauer, S. 211; Heucke, S. 25; Höpfel, S. 87; Isaac, S. 70; Isaac-Sieburg, S. 132; Krause, S. 50ff.; Müller, S. 224; Schmid-Wagner, S. 83; Bezold in JW. 1929 S. 914 zu Nr. 7.

[75]) Vergl. II A 2 b.

[76]) Eger AG. S. 67.

[77]) Höpfel, S. 87; Isaac, S. 66; Isaac-Sieburg, S. 132; Krause, S. 50f.; Müller, S. 224; v. Schimpf, S. 40; Bezold in JW. 1929 S. 914 zu Nr. 7.

dagegen den Betrieb ab. Doch warum sollen diese beiden Fälle verschieden behandelt werden? Zweifellos läßt sich in dem letzteren Falle leicht eine den Erfordernissen der technischen Betriebsauffassung gerecht werdende Begründung finden, während dies im ersteren Falle nicht möglich ist. Aber es widerspricht der Billigkeit, die Fälle ungleichartig zu beurteilen. Beide Fahrzeuge befinden sich während der Fahrt auf der geneigten Bahn in derselben Lage. Es ist ihnen nicht anzumerken, ob sie mit motorischer Kraft herangefahren sind, oder ob sie die Fahrt unter Ausnutzung der Schwerkraft und der Neigung begonnen haben. Insbesondere ist die von ihnen ausgehende Gefährdung durchaus dieselbe. — Der Grundgedanke des Gesetzes erfordert hier die Bejahung des Betriebes. Das Fahrzeug befindet sich in einer dem Kraftfahrzeugbetrieb vollkommen entsprechenden Lage[78]). Die diesem typischen Gefährlichkeiten, die in erster Linie auf dem Versagen der Verrichtungen und dem unrichtigen Verhalten des Führers beruhen, treten in gleicher Weise in Erscheinung wie bei einem durch Motorkraft getriebenen Fahrzeug. — Eine dritte Erwägung rechtfertigt noch diese Entscheidung. Es wird heute allgemein eine Fahrlässigkeit darin erblickt, wenn der Fahrer sein Fahrzeug einen Berg hinablaufen läßt, ohne dabei den Motor eingeschaltet und eingekuppelt zu haben. Denn nur dann hat er das Fahrzeug richtig in der Gewalt. Die hier abgelehnte Ansicht würde zu folgendem Ergebnis kommen: Der vorsichtige, gewissenhafte Fahrer, der einen Berg mit eingeschaltetem und eingekuppeltem Motor hinabfährt würde verschärft nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes haften, den leichtsinnigeren Fahrer dagegen, der sein Fahrzeug ohne Motorkräfte den Berg hinablaufen läßt, träfe die verschärfte Haftung nicht. Die Unbilligkeit dieser Folgerung liegt auf der Hand; ein Bedürfnis für die hier vertretene Ansicht ist nicht zu leugnen.

Noch weiter auf der Grenze liegt der Fall, daß jemand die Bremsen eines auf geneigter Bahn stehenden Kraftfahrzeuges löst und das Fahrzeug führerlos den Berg hinabrollt. Es macht hier keinen Unterschied, ob der Handelnde die Handlung bewußt und gewollt vornimmt, oder ob die Bremsen versehentlich gelöst werden, vielleicht durch Unachtsamkeit, durch Spielerei von Kindern oder dergleichen. Denn, wie schon wiederholt betont worden ist, ist die Frage, ob eine Handlung ein Kraftfahrzeug in Betrieb setzt, nicht von dem Willen und der Absicht des Handelnden abhängig. Dies zeigt ganz deutlich ein Vergleich mit dem Fall, daß jemand versehentlich den Motor einschaltet. Hier wird man nicht

---

[78]) Neukirch-Rosenmeyer, S. 43 f.; im Ergebnis zustimmend v. Schimpff, S. 40.

daran zweifeln, daß das Fahrzeug dadurch in Betrieb gesetzt worden ist, obwohl der Handelnde das nicht beabsichtigt hat. Es ist ebenfalls unbeachtlich für die Frage nach dem Betriebe, ob sich das Fahrzeug in menschlicher Gewalt befindet. Unter Berücksichtigung dieser beiden letzten Umstände stellt sich dieser Fall nicht anders als der soeben besprochene dar. Die Bremsen eines auf geneigter Bahn stehenden Kraftfahrzeugs werden gelöst, das Fahrzeug fährt infolge seiner Schwerkraft den Berg hinab. Es drängt sich damit die Forderung auf, beide Fälle gleichartig zu behandeln. Jedoch liegt hier ein Bedürfnis für die eben gemachte Ausnahme nicht vor. Der hier in Frage stehende Fall ist ein ganz anderer als der vorerwähnte. Denn in letzterem wird die Wirkung von Schwerkraft und Neigung der Fahrbahn ausgenutzt, um die sonst zu der beabsichtigten Fahrt notwendige Motorkraft zu ersetzen[79]. In dem ersteren befindet sich das Fahrzeug dagegen nicht in einem betriebsähnlichen Zustande. Der Umstand, daß ein auf geneigter Straße haltendes Kraftfahrzeug in Bewegung gerät, ist kein gerade dem Kraftfahrzeug eigentümlicher Vorfall. Dadurch werden nicht die ihm eigentümlichen Gefährlichkeiten ausgelöst. Eine besondere Berücksichtigung des Gefährdungsgedankens ist daher nicht erforderlich; bei der Beurteilung dieses Falles ist somit auf die maschinentechnische Betriebsbestimmung zurückzugehen. Diese verlangt in erster Hinsicht die Tätigkeit der der Bewegung dienenden Kräfte. Es ist oben bereits ausgeführt worden, daß die nicht durch Motorkraft verursachte Bewegung allein nicht zur Begründung des Betriebes führen kann. Der Betrieb ist somit in den hier benannten Fällen zu verneinen.

Es ist zuzugeben, daß bei dieser Unterscheidung ein Moment in die Auslegung hineingebracht wird, dessen Anwendbarkeit bei der Untersuchung der Frage, ob die Fahrtabsicht beim Anwerfen des Motors für den Beginn des Betriebes von Einfluß ist, grundsätzlich verneint worden ist. Denn es läßt sich nicht leugnen, daß der Umstand, ob der Fahrer das Fahrzeug zum Beginn einer Fahrt den Berg hinablaufen läßt, oder ob das Fahrzeug sonstwie in Bewegung gerät, etwas außerhalb des technischen Betriebsbegriffes Liegendes ist. Es kommt auch hier darauf hinaus, welche Absicht der Handelnde hatte. Jedoch hat die Berücksichtigung der Absicht hier nicht die einschneidenden Folgen, wie das bei der Berücksichtigung der Fahrtabsicht der Fall ist. Denn während im allgemeinen nicht zu erkennen ist, in welcher Absicht

---

[79] Neukirch-Rosenmeyer (S. 43) faßt die Besonderheit dieses Falles in die Worte, die Bewegung müsse eine gewollte sein. Dadurch wird aber der Kreis nicht eng genug abgegrenzt, denn gewollt ist die Bewegung auch dann, wenn jemand boswillig die Bremsen löst, um das Fahrzeug zu beschädigen.

der Motor angeworfen worden ist, tritt hier die Absicht des Handelnden äußerlich erkennbar hervor.

Gleichartig sind die Fälle zu beurteilen, in denen das Kraftfahrzeug durch ein anderes Fahrzeug angestoßen oder durch elementare Kräfte getrieben in Bewegung gerät. Es gelten hier dieselben Gesichtspunkte und Folgerungen wie im vorigen Abschnitt. Lehnt man den Betrieb bei einer durch Menschenhand verursachten Bewegung ab, so muß man das erst recht in den letztbenannten Fällen. Es widerspricht dem Sprachgebrauch zu sagen, das Fahrzeug ist durch einen Windstoß in Betrieb gesetzt worden. Der Fall, daß sich die Bremsen selbsttätig lösen, ist der Bewegung durch elementare Kräfte gleichzuachten[80]). Somit liegt auch in diesen Fällen kein Betrieb des Kraftfahrzeugs vor.

II A 4 c Können noch andere Erscheinungen als Bewegung des Motors und des Fahrzeugs den Betrieb begründen? Diese Frage ist grundsätzlich zu verneinen. Alle vorherliegenden Handlungen, das Aufpumpen der Reifen, Füllen des Benzintanks und ähnliches, sind lediglich als Vorbereitungshandlungen[81]) zu bewerten. Der Grund hierfür liegt in der Auffassung des Betriebes als der technischen, der Fortbewegung des Fahrzeugs dienenden Tätigkeit der Kraftmaschine.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mit der Tätigkeit des Motors beginnt. Davon besteht nur die eine Ausnahme: Der Betrieb beginnt auch dann, wenn der Fahrer unter Ausnutzung der durch Schwerkraft und Neigung der Fahrbahn verursachten Bewegung die Fahrt ohne Einschalten des Motors beginnt.

II A 5 a Wann endet der Betrieb eines Kraftfahrzeuges? Zur Beendigung des Betriebes genügt es nicht, daß die Bewegung des Fahrzeugs aufhört. Es ist bei der Frage nach dem Beginn wiederholt hervorgehoben worden, daß er in erster Linie auf die Tätigkeit des Motors abzustellen ist. Es ist dort gezeigt worden, daß der Betrieb stets mit dem Beginn der Motortätigkeit anfängt. Daraus erhellt, daß er nicht beendet sein kann, bevor die Tätigkeit des Motors aufgehört hat.

II A 5 b So lange der Motor in Gang ist, befindet sich also das Kraftfahrzeug in Betrieb. Genügt nun das Ausschalten des

---

[80]) Eger (AG. S. 68) übersieht bei seinem Vergleich dieser Fälle mit durchgehenden Pferden, daß bei Tieren gerade für deren Fähigkeit zum willkürlichen Handeln gehaftet werden soll, beim Auto dagegen für das Inbetriebsetzen.

[81]) Höpfel, S. 81; Isaac, S. 69; Isaac-Sieburg, S. 131; Krause, S. 50 ff.; Müller, S. 224; Neukirch-Rosenmeyer, S. 42; v. Schimpff, S. 43; gegenteilig Eger AG. S. 69.

Motors zur Beendigung des Betriebes? Das ist zu verneinen. Denn es kommt nicht auf das Ende der Bewegung des Motors an, sondern auf die Beendigung der durch sie causal hervorgerufenen Wirkungen. Der Betrieb endigt daher erst, wenn die durch die Motortätigkeit hervorgerufene Bewegung aufhört. Es hat auf die Entscheidung keinen Einfluß, wenn die Auswirkung der Motorkraft durch andere Umstände unterstützt und verlängert wird; so insbesondere, wenn die Bewegung durch die Neigung der Fahrstraße verstärkt wird. Denn das Fahrzeug verbleibt in dem durch die Einwirkung des Motors hervorgerufenen Zustand. Im übrigen ist hier auf die Ausführungen in Abschnitt II A 4 d zu verweisen.

II A 5 c. Sehr umstritten ist die Frage, ob der Betrieb unbedingt mit der Beendigung der Bewegung von Motor und Fahrzeug aufhört. Diese Frage wird zum Teil verneint, wenn es sich um eine kurze Fahrtunterbrechung handelt[82]. Während einer solchen soll sich das Fahrzeug noch in Betrieb befinden. Es werden sich kaum Gründe zur Rechtfertigung dieser Ansicht finden lassen. Schon ihre Fassung bietet große Schwierigkeiten. Was ist eine „kurze Fahrtunterbrechung"? Wie groß darf ein Zeitraum sein, um noch als „kurze" Fahrtunterbrechung zu gelten? Wie ist es vor allem dann, wenn sich eine Unterbrechung, die nur ganz kurz beabsichtigt war, sehr lang ausdehnt? Wann geht in solchen Fällen der Betrieb in Betriebsruhe über? Es wird kaum gelingen, auf all diese Fragen eine ausreichend genaue Antwort zu finden, die eine Gleichartigkeit in der Beurteilung dieser Fälle gewährleistet[83]. Weiterhin ist nicht einzusehen, warum für ein Fahrzeug, daß nur kurze Zeit während einer Fahrtunterbrechung auf der Straße steht, verschärft nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes gehaftet werden soll, für ein längere Zeit dort stehendes dagegen nicht. Das eine gefährdet das Publikum nicht mehr als das andere. Endlich macht diese Ansicht die Entscheidung über den Betrieb von subjektiven Momenten abhängig. Denn sie stellt ab auf die Absicht des Fahrers, die ebenso wie die Fahrtabsicht zumeist nicht äußerlich erkennbar sein wird. Es ist im vorigen Abschnitt genügend dargelegt, daß die Frage nach dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges nur objektiv nach technischen Gesichtspunkten beantwortet werden kann.

Eine weit verbreitete, auch vom Reichsgericht vertretene Ansicht sieht den Betrieb nur dann als beendigt an, wenn sich das

---

82) Heuke, S. 25; Höpfel, S. 87; Kirchner, S. 61; Leonhard, S. 612; Neukirch-Rosenmeyer, S. 44; Schmid-Wagner, S. 83; DAR. 1930, S. 13/16; JW. 1912, S. 659; RG. 126, 333 (JW. 1930, S. 2856); RG. 95, 186.

83) Bezold in JW. 1929, S. 914 zu Nr. 7; S. 2055 zu Nr. 7.

Fahrzeug in vollkommener Betriebsruhe befindet"[84]. Vollkommene Betriebsruhe nimmt man dann an, wenn der Zweck, das Ziel der Fahrt erreicht ist. Pausen im Betrieb während eines einheitlichen Zeitabschnittes, während der Benutzungsperiode, sollen das Fahrzeug nicht außer Betrieb setzen. Diese Ansicht legt etwas in den Ausdruck „Betrieb" hinein, was in ihm keinesfalls enthalten ist. Sie stellt ihn gleich mit dem Ausdruck „Verkehr". Deutlich spricht dies eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Braunschweig[85] aus: es heißt dort, der Betrieb sei nicht nach maschinentechnischen Gesichtspunkten, sondern nach solchen des Verkehrs zu beurteilen. Für diese Identifizierung der beiden Begriffe bieten weder der Sprachgebrauch noch das Gesetz einen Anhaltspunkt. Betrieb besagt etwas ganz anderes als Verkehr. Denn der Betrieb einer Einzelsache, hier der Betrieb des Kraftfahrzeuges, bezeichnet den dem Fahrzeug eigentümlichen maschinellen Vorgang; unter Verkehr versteht man hingegen seine Beziehung zu den Straßen und seinen Benutzern[86]. Das Gesetz gebraucht diese beiden Begriffe nebeneinander. Die Haftpflichtbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes sprechen vom Betrieb. Verkehr findet sich in erster Linie in der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr. Das Kraftfahrzeuggesetz macht für den Betrieb den Halter haftbar, während die Kraftfahrzeugverkehrsverordnung ihre Pflichten dem Eigentümer auferlegt. Aus dem Umstand, daß die beiden Begriffe in Beziehung zu verschiedenen Personenkreisen gesetzt sind, ergibt sich, daß der Gesetzgeber auch in ihnen etwas verschiedenes erblickt hat. Es ist nun nicht angängig, diesen Unterschied dadurch zu annullieren, daß man die Begriffe im Wege der Auslegung einander gleichstellt.

Es bedarf keiner näheren Ausführungen, um zu zeigen, daß sich diese Auffassung mit der maschinentechnischen Begriffsbestimmung des Betriebes in keiner Weise vereinbaren läßt. Denn sie macht die Entscheidung der Frage nach dem Betriebe noch mehr als die eben abgelehnte Ansicht von subjektiven Momenten abhängig. Es ist für sie von ausschlaggebender Bedeutung, was der Fahrer beabsichtigt hat. Hat er den Zweck seiner Fahrt erreicht, sieht er sie als endgültig beendigt an? Eine Reihe solcher Fragen, die nichts mit dem technischen Betrieb zu tun haben, werden zur Grundlage der Entscheidung gemacht.

Der Grundgedanke des Gesetzes, der Schutz des Publikums vor den besonderen Gefahren des Automobilbetriebes, bietet eben-

---

[84]) JW. 1919, S. 2055; 1924, S. 1626; 1927, S. 2813; 1929, S. 912; RdK. 1927, S. 72; Seuff. A. 69, S. 319.

[85]) RdK. 1929, S. 395 f.

[86]) Oberländer-Innerlohner, S. 3; Peters in JW. 1926, S. 1996 zu Nr. 3; Bezold in JW. 1929, S. 914 zu Nr. 7.

falls keine Stütze für diese Ansicht. Ein mit abgestelltem Motor auf der Straße stehendes Kraftfahrzeug weist keine dem Automobilbetrieb eigentümliche Gefährlichkeit auf. Es beeinträchtigt den Verkehr nicht mehr als jedes andere Fuhrwerk, jeder andere Gegenstand sogar. Gordans Entgegnung[87], die Verwendung leicht explosiver Stoffe sei ein den Verkehr gefährdender Umstand, der schon allein die Anwendung der verschärften Kraftfahrzeughaftung rechtfertige, ist nicht zutreffend. Eine Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz für das Explodieren des Benzintanks ist nur dann angebracht, wenn die Explosion durch die Nähe des Benzinbehälters zum Motor verursacht ist. In diesem Falle liegt jedoch auch nach der maschinentechnischen Betriebsauffassung ein Betriebsunfall vor, da dann die Explosion durch die Tätigkeit des Motors verursacht worden ist. Den Halter auch in anderen Fällen für das Explodieren des Benzintanks verschärft haften zu lassen, ist unbillig und entspricht nicht dem Grundgedanken des Gesetzes. Denn der Umstand allein, daß ein leicht explosiver Stoff in den Verkehr gebracht wird, ist keine Besonderheit des Kraftfahrzeugbetriebes[88]. Das Reichsgericht hat in einer Entscheidung[89] die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebes in folgender Weise erläutert: „Die Quelle der Gefahren für den Verkehr, die den Ausgangspunkt für die Haftung bildet, ist lediglich die Bewegung des durch maschinelle Kraft mit einer gegenüber anderen Fuhrwerken erhöhten Geschwindigkeit getriebenen Fahrzeugs". In diesem Grundsatz ist deutlich ausgesprochen, daß ein Kraftfahrzeug die ihm eigentümliche Gefährlichkeit nur aufweist, so lange die treibenden Kräfte auf Motor und Wagen einwirken. Weiterhin liegt in der Bezeichnung dieser Gefahren als Ausgangspunkt für die Haftung die Folgerung, daß die Anwendbarkeit des Kraftfahrzeuggesetzes nur begründet ist, wenn das Kraftfahrzeug sich in einem, die benannten Gefahren auslösenden Zustand befindet. Das heißt mit anderen Worten, daß mit der Beendigung der Einwirkung der treibenden Kräfte auf Motor und Fahrzeug auch der Betrieb endet. — Zu alledem kommt, daß diese Ansicht noch ähnliche Schwierigkeiten und Unklarheiten enthält wie die vorbesprochene. Diese liegen zum Teil in dem schon erwähnten Umstande, daß die Entscheidung von subjektiven Momenten abhängig ist, deren Nachweis stets sehr schwer sein wird. Es wird sich nicht immer eindeutig bestimmen lassen, ob der Zweck einer Fahrt erreicht ist. Soll dies der Vorstellung des Fahrers überlassen bleiben, oder soll man es nach äußerlich erkennbaren Umständen beurteilen? Wie ist es z. B. bei

---

87) Gordan, S. 32.
88) Isaac, S. 69.
89) Zitiert bei Bezold in JW. 1929, S. 914 zu Nr. 7.

einer mehrere Tage umfassenden Fahrt? Ist der Zweck der Fahrt dann erreicht, wenn man an dem für den einzelnen Tag festgesetzten Ziele angekommen ist, oder bleibt das Fahrzeug während der ganzen Zeit, also auch nachts in der Garage des Hotels, in Betrieb? Unzureichend ist die Erklärung, die Fahrt sei dann nur unterbrochen, wenn das Fahrzeug während der Fahrt zum Stillstand kommt, und diese jeder Zeit wieder aufgenommen werden kann[90]). Denn hier erhebt sich wieder die Frage, was heißt „während der Fahrt"? Außerdem wird hier abgestellt auf gänzlich außerhalb der Frage liegende Umstände, z. B.: Besitzt der Fahrer die genügende Sachkunde, um das Fahrzeug sofort wieder betriebsfähig zu machen? Hat er die Möglichkeit, den ausgegangenen Betriebsstoff sogleich zu ersetzen? Führt er Reservetank und Reservebereifung mit?

Veranlassung für diese weitgehende Betriebsauslegung scheint in der Absicht zu liegen, dem Verletzten in allen Fällen, in denen ein Kraftfahrzeug beim Entstehen eines Unfalls mitgewirkt hat, den ausgedehnten Schutz des Kraftfahrzeuggesetzes zu gewähren. Man darf jedoch nicht die Interessen der anderen Seite vergessen. Die Kraftfahrzeughalter einer verschärften Haftung zu unterwerfen, soweit es sich um Unfälle handelt, die auf den Betrieb im objektiven, maschinentechnischen Sinne zurückzuführen sind, findet seine Rechtfertigung in dem Gefährdungsgedanken. Wer eine über den gewöhnlichen Umfang hinausgehende Gefährdung des Verkehrs hervorruft, muß für diese einstehen. Unbillig ist es aber, die Haftung über den Umfang der Gefährdung hinaus zur reinen Zufallshaftung zu erweitern[91]).

Das Reichsgericht hat, vielleicht unter Berücksichtigung der eben ausgeführten Gedankengänge, seine Betriebsauslegung in einigen neueren Entscheidungen eingeschränkt[92]). Es macht hier einen Unterschied, ob das Fahrzeug freiwillig oder infolge eines Betriebsfehlers die Fahrt unterbricht. So hat es z. B. entschieden, ein Kraftfahrzeug, das auf der Straße halten muß, weil ihm die Benzinleitung gebrochen war, sei nicht mehr in Betrieb. Worin der Grund dieser verschiedenen Behandlung liegt, ist nicht zu ersehen. Die Gefährlichkeit des Fahrzeugs wird von dem Grund, aus dem es die Fahrt unterbricht, nicht beeinflußt. Ein Fahrzeug, das infolge eines Betriebsfehlers halten muß, ist eher noch gefährlicher als ein freiwillig haltendes; denn es bleibt in der Lage stehen, in der der Fehler eintritt. In dem Umstand, daß der Fahrer gezwungen ist, die Fahrt zu unterbrechen, einen die Haf-

[90]) DAR. 1930, S. 43/46; JW. 1919, S. 2055.
[91]) Bezold in JW. 1929, S. 914 zu Nr. 7.
[92]) JW. 1929, S. 952; RG. 122, 270 (JW. 1929, S. 914).

tung ausschließenden Grund zu sehen, widerspricht dem § 7 KFG. Denn nach Absatz II dieser Vorschrift soll ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs sowie ein Versagen seiner Verrichtungen niemals ein haftungsbefreiendes Ereignis sein. Es ist somit nicht möglich, die Haftung für ein mit abgestelltem Motor stehendes Kraftfahrzeug davon abhängig zu machen, ob es die Fahrt freiwillig unterbrochen hat oder dazu durch einen Betriebsfehler gezwungen worden ist.

Aus alledem folgt, daß bei der Frage nach der Beendigung des Betriebes allein die objektive, maschinentechnische Betriebsauffassung zu einem dem Wortlaut des Gesetzes, seinem Zwecke und der Billigkeit gerecht werdenden Ergebnis führt. Der Betrieb endigt somit, wenn die Einwirkung der treibenden Kräfte auf Motor und Fahrzeug aufhört [93]).

II A 6 Der „Betrieb eines Kraftfahrzeuges" läßt sich mithin in folgender Weise bestimmen: Betrieb ist die Einwirkung der treibenden Kräfte auf Motor und Fahrzeug oder eins derselben. Er beginnt mit dem Ingangsetzen des Motors, mit der nicht auf Motorkraft beruhenden Bewegung nur dann, wenn die sonst zu dieser Bewegung notwendige Motorkraft durch die Ausnutzung der Neigung der Fahrbahn und der Schwerkraft des Fahrzeugs ersetzt wird. Er endet, wenn Motor und Fahrzeug beide zum Stillstand gekommen sind.

II B Nachdem nun klargestellt ist, wann sich ein Kraftfahrzeug in Betrieb befindet, kann zu der Untersuchung übergegangen werden, welche Personen beim Betrieb beschäftigt sind.

Diese Frage ist infolge ihrer geringen Bedeutung wenig erörtert worden. Die Kommentare begnügen sich vielfach mit einer Aufzählung der Personengruppen, die sie als beim Betriebe beschäftigt ansehen.

II B 1 Voraussetzung ist, daß die Person bei einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug beschäftigt ist. Als nicht beim Betrieb beschäftigt haben somit alle Personen zu gelten, die den Betrieb vorbereitende Handlungen vornehmen [94]). Daher ist nicht bei dem Betriebe beschäftigt, wer vor dem Beginn des Betriebes den Benzintank auffüllt, den Wagen wäscht oder Bremsen und Bereifung prüft. Ebenso wenig gehört dazu derjenige, der nach Beendigung des Betriebes derartige Handlungen vornimmt.

II B 2 a Es ist weiterhin nicht genügend, daß die Person bei einem „in Betrieb befindlichen" Kraftfahrzeug beschäftigt ist.

---

93) Hallbauer, S. 211; Isaac, S. 71; Isaac-Sieburg, S. 87; Müller, S. 224; Bezold in JW. 1929, S. 911 zu Nr. 7; v. Schimpff, S. 43; RdK. 1928, S. 79.

94) Leonhard, S. 614.

Sie muß vielmehr bei „dem Betriebe" des Kraftfahrzeuges beschäftigt sein. Das ergibt sich einmal schon aus dem Wortlaut des Gesetzes. Weiterhin spricht dafür die Bedeutung des Wortes „bei" in Verbindung mit der hier vertretenen Auffassung des Betriebsbegriffes. „Bei" drückt aus, daß die Handlung in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betriebe stehen muß[95]). Da nun der Betrieb im rein technischen Sinne als Auswirkung der treibenden Kräfte auf Motor und Fahrzeug zu verstehen ist, kann die Beschäftigung bei dem Betriebe nur in Handlungen bestehen, die mit dem mechanischen Betriebe des Fahrzeugs in causaler Verbindung stehen. Handlungen, die die wirtschaftliche Seite eines Kraftfahrzeugunternehmens treffen, sind nicht Betriebshandlungen im Sinne des § 7 Absatz II KFG. Es sind deshalb nicht bei dem Betriebe beschäftigt Personen, die in den Fahrzeugen eines Omnibusunternehmens die Fahrscheine verkaufen und kontrollieren[96]). Aus diesem Grunde ist auch Isaacs Ansicht[97]), betriebsbeschäftigt seien auch solche Personen, deren Handlungen für einen späteren Unfall causal sind, nicht zuzustimmen. Reinigt der Wagenwäscher die Treppe eines Omnibusses nicht ordentlich, und es ereignet sich dadurch ein Betriebsunfall, so ist die Handlung des Wäschers dennoch nicht als Betriebshandlung anzusehen. Ebenso hat aus diesen Gründen nicht derjenige als beim Betrieb beschäftigt zu gelten, der dem Führer vor Beginn der Fahrt Anweisungen über den Weg, die Geschwindigkeit und dergleichen gibt. Das alles ist keine Beschäftigung beim Betriebe; diese Handlungen sind nicht erforderlich, um den Betrieb des Fahrzeugs zu beginnen und aufrecht zu erhalten. Sie mögen für den Betriebsunfall causal sein, für den Betrieb selbst sind sie es nicht.

II B 2 b Die Handlung muß somit auf den Betrieb im technischen Sinne einwirken, wenn die sie ausübende Person betriebsbeschäftigt im Sinne des § 7 Absatz II KFG. sein soll. Es fragt sich nun, ob sie unmittelbar auf den Betrieb einwirken muß, oder ob eine mittelbare Beeinflussung genügt. Läßt man nur die unmittelbar einwirkenden Tätigkeiten gelten, so kommt man zu einer zu engen Auslegung des Begriffes. Betrachtet man den Regelfall des Kraftfahrzeugbetriebes, d. i. der Betrieb des Personenwagens, und überlegt man sich, welche Personen hier den Betrieb unmittelbar beeinflussen, so läßt sich daraus leicht erkennen, daß das Gesetz unter den betriebsbeschäftigten Personen nicht nur die unmittelbar einwirkenden gemeint hat. Auf den Betrieb des Personenwagens wirkt unmittelbar nur der Führer ein.

---

95) Isaac, S. 175.
96) a. A. Isaac, S. 175; Neukirch-Rosenmeyer, S. 75.
97) Isaac, S. 177.

Aus der Fassung des § 7 Absatz II KFG. geht aber deutlich hervor, daß der beim Betrieb Beschäftigte eine neben dem Halter, Führer und Verletzten stehende Person ist.

Somit sind die den Betrieb mittelbar beeinflussenden Personen in den Kreis der Betriebsbeschäftigten mit einzuziehen. Es gehören daher zu dieser Personengruppe insbesondere der Bremser des Anhängers, der dem Kauflustigen mitgegebene Angestellte des Halters, der ihm den Betrieb des Fahrzeugs erklären soll, weiterhin der Begleiter, der dem Führer an Hand der Karte den Weg zu zeigen hat. Denn auch die Handlungen des letzteren wirken auf den Betrieb des Fahrzeugs ein. Gibt er die Fahrtrichtung ungenau oder zu spät an, so kann dies den Führer zu unbesonnenen, plötzlichen Handlungen veranlassen, die die Verkehrssicherheit des Betriebes maßgeblich beeinflussen. In gleicher Weise sind auch Fahrlehrer beim Betriebe beschäftigt.

II B 3 Nun ist aber nicht jeder, der eine Handlung der bezeichneten Art ausübt, beim Betriebe des Fahrzeugs beschäftigt. Der Wortsinn des Ausdrucks „beschäftigt" enthält eine Einschränkung. Die passive Bedeutung des Wortes weist darauf hin, daß dem Handelnden seine Tätigkeit zugewiesen sein muß. Er muß dazu von dem über das Kraftfahrzeug Verfügungsberechtigten, also dem Halter bestellt sein [98]).

Das ergibt sich gleichfalls aus der Heranziehung des § 8 Z. 1 KFG. Danach ist die Haftung des Halters ausgeschlossen, wenn der Verletzte bei dem Betriebe tätig war. Das Kraftfahrzeuggesetz verwendet nicht ohne Grund in der einen Vorschrift den Ausdruck „beschäftigt", in der anderen den Ausdruck „tätig". Sondern es sollen dadurch verschiedene Personenkreise bezeichnet werden. Dem § 8 Z. 1 KFG. liegt folgender Sinn zugrunde: Eine Verschärfung der Haftung ist selbst bei Betrieben mit erhöhter Gefährlichkeit denjenigen Personen gegenüber nicht erforderlich, die die erhöhte Gefährlichkeit freiwillig übernommen haben. Es ist deshalb hier nicht nötig, einen Unterschied zu machen, ob die Personen auf Grund einer Anordnung tätig sind oder ohne eine solche handeln. Denn beide Gruppen nehmen die Gefährdung, die von dem Fahrzeug ausgeht, freiwillig in Kauf. Anders ist es dagegen bei den betriebsbeschäftigten Personen. Der dem § 7 Absatz II KFG. zugrunde liegende Sinn ist der, der Halter soll für das Verhalten der Personen, die er mit dem Betriebe seines Fahrzeugs betraut, einstehen. Daraus ergibt sich, daß die verschärfte Haftung dem Halter nur dann zuzumuten ist, wenn das Eingreifen der Person auf seiner Anordnung beruht [99]). Wirkt jemand selb-

---

[98]) v. Schimpff, S. 76 f.

[99]) Isaac, S. 236; Isaac-Sieburg, S. 295.

ständig auf den Betrieb des Fahrzeugs ein, so kann man dafür den Halter nicht verantwortlich machen. Es ist jedoch nicht nötig, daß die betriebsbeschäftigte Person wirtschaftlich von dem Halter abhängig ist. Bittet der Halter jemand, gefälligkeitshalber die Karte zu lesen und dem Führer die Fahrt anzugeben, so ist er bei dem Betriebe beschäftigt. Notwendig ist aber, daß der Halter die Person gerade zu dieser, auf den Betrieb einwirkenden Handlung bestellt hat. Ein mitfahrender Büroangestellter oder der im Dienste des Halters stehende Fahrkartenkontrolleur, der in den Betrieb eingreift, ist nicht im Sinne des § 7 Absatz II KFG. beim Betriebe beschäftigt.

II B 4 Es fragt sich nun noch, ob eine Person dann beim Betriebe beschäftigt ist, wenn der Halter ihr Eingreifen stillschweigend duldet[100]. Diese Frage ist zu verneinen. Ihre Bejahung würde zu einer zu starken Belastung des Halters führen. Selbständig greifen Personen größtenteils nur in Augenblicken der Gefahr ein. Der Halter hat hier gar nicht die Möglichkeit, sich seine Leute auf ihre Fähigkeiten hin anzusehen und auszuwählen. Aber gerade darin liegt der Grund, weswegen der Halter für seine Leute einstehen soll. Daraus ist die Einschränkung der Auslegung genügend gerechtfertigt. Hinzu kommt noch, daß kein Bedürfnis für eine weite Auslegung besteht. Denn das Verhalten der nicht beim Betriebe beschäftigten Personen ist nur dann ein haftungsausschließendes unabwendbares Ereignis, wenn sowohl der Halter als der Führer die gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Darin, daß der Halter das Eingreifen eines Fremden duldet, wird schon häufig eine Verletzung der Sorgfaltspflicht liegen. Die Konstruktion über die betriebsbeschäftigten Personen ist somit gar nicht erforderlich, um dann, wenn es billig erscheint, den Halter haftbar zu machen.

Aus dem Zwecke des Gesetzes heraus lassen sich die Einschränkungen des Begriffes begründen. Der Halter soll für die dem Kraftfahrzeugbetriebe eigentümliche Gefährlichkeit verschärft haften. Der Umfang der Gefährlichkeit ist bedingt einmal durch die Beschaffenheit des Fahrzeugs und die Betriebssicherheit seiner Verrichtungen, weiterhin durch die Fähigkeiten und die Umsicht seiner Leute. Letzteres trifft aber nur insoweit zu, als ihre Handlungen auf den Betrieb einwirken. Die sonstige Tätigkeit seiner Leute steht nicht im ursächlichen Zusammenhang mit den dem Kraftfahrzeugbetriebe eigentümlichen Gefahren. Für sie ist daher die verschärfte Haftung nicht am Platze. Weiterhin ist vorstehend angeführt, der Halter müsse derjenige sein, der durch seine Anordnungen über die Haltung und Verwendung des Fahrzeuges dessen Gefährlichkeit ausschlaggebend beeinflusse. Aus

---

[100]) Bejahend JW. 1912, S. 650.

demselben Grundsatz, der Halter haftet, weil er die Gefährdung setzt, ist der Schluß gerechtfertigt, daß ihn die verschärfte Haftung nur für die Personen treffen darf, deren Einwirken auf den Betrieb auf seiner Anordnung beruht.

II B 5 „Beim Betriebe beschäftigt" sind somit die Personen, die auf Grund einer Anordnung des Halters bei einem in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeug in der Art tätig sind, daß ihre Handlungen den Betrieb des Fahrzeuges unmittelbar oder mittelbar beeinflussen. Bloßes Dulden des Eingreifens gilt dabei seitens des Halters nicht als Anordnung.

Lebenslauf.

Ich bin am 7. Juni 1908 in Danzig geboren. Mein Vater ist der Oberpostrat Heinrich Schacht, jetzt wohnhaft in Düsseldorf.

Von Ostern 1914 bis zum Kriegsausbruch besuchte ich die Volksschule in Eickel (Westfalen), vom Herbst 1914 bis Ostern 1921 die Oberrealschule in Altona-Ottensen bis einschließlich Untertertia und von da ab bis Anfang Januar 1924 das Realgymnasium in Altona, das ich infolge meiner Erblindung aus der Obersekunda verlassen mußte. Meine weitere Schulausbildung genoß ich in der Blindenstudienanstalt in Marburg. Im Herbst 1926 bestand ich die Reifeprüfung am städtischen Realgymnasium in Marburg.

Vom Herbst 1926 ab bis zum Frühjahr 1931 studierte ich Rechts- und Staatswissenschaften an der Philippsuniversität zu Marburg und legte am 24. Oktober 1931 die erste juristische Staatsprüfung mit Erfolg ab. Am 17. November 1931 bin ich vom Oberlandesgerichtspräsidenten in Düsseldorf zum Referendar ernannt worden. Ich bestand am 1. Juli 1933 die mündliche Doktorprüfung. Zur Zeit befinde ich mich im Vorbereitungsdienst im Oberlandesgerichtsbezirk Düsseldorf.